[Shri Santosh Bagrodia]

we should have better diagnostic facilities for AIDS all over the country and we should also start blood donor screening in order to prevent the AIDS virus from contaminating the blood during the process of transfusion. We should also develop a special judicial system only for drug peddlars and also for drug abuse cases.

I hope the Government will take a very serious note of this problem before it becomes something worse than the Bhopal gas accident in which a few thousands of people were affected whereas in the case of AIDS crores and crores of people will be affected. Thank you, Sir.

BUDGET (RAILWAYS), 1989-90

डा० बापू कालदाते (महाराष्ट्र) . उपसभाध्यक्ष महोदय यह अर्थ सकल्प, चुनावी अर्थ संकल्प है क्योंकि मैं यह मान कर चला हूं कि शायद इससे पहले चुनाव हो जाएंगे, शायद...

श्री गुलाम रसूल मट्टू (जम्मू और काश्मीर) : आपको शक क्यों है?

डा० बापू कालदाते : इसलिए शायद कह रहा हूं क्योंकि मुझे डाउट है। इसके बारे मे चर्चा आगे होगी।

रेल मंत्रालय के (राज्य मंत्री)श्री माधवराव सिंधिया: चुनाव पर डाउट है, पर यह बजट चुनावी बजट है इस पर डाउट नहीं है? .(व्यवधान)..

डा० बापू कालदाते: महोदय, अगर इसे देखें तो मुझे लगता है कि रेल मंत्री महोदय अक्लमंदी या चालाकी से कई बाते इसमें ले आए है जिस कारण कुछ समय के लिए कुछ लोगो को खुशी हो जाती है और वे तालियां बजाते है, जैसेकि इस अर्थ संकल्प में आपने यात्रा किराया नहीं बढ़ाया है। तो लोगों ने तालियां बजानी शुरु कर दीं। लेकिन जब लोग तालियां बजा रहे थे तब आप जेब काट रहे थे, यह बात उनके ध्यान में नहीं आई क्योंकि आपने माल भाड़े की दर बढ़ा दी। महोदय, माधव राव जी के बारे में एक बात कहनी पड़ेगी कि इस देश मे 70 से लेकर आज तक जितने भी रेल मंत्री हुए है उनमे लोगों से पैसा वसूल करने का जितना अभूतपूर्व कार्य आपने किया है... .

SHRI A. G. KULKARNI (Maharashtra): Mr. Kaldate, he has run the Railways efficiently, more efficiently than any other Minister. That you have to accept.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: You have to accept it with a sense of pride.

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV (Maharashtra) : Mr. Kaldate, I would appreciate your point if you also appreciate the efficiency of his working.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : I think he is going to say that.

SHRI A. G. KULKARNI: Bapu, you can ask for money for Marathwada. He is one of the best Railway Ministers we have had. (*Interruptions*)

श्री प्रमोद महाजन (महाराष्ट्र) : यह तो इस पर निर्भर करता है कि किस पार्टी मे टिकट कन्फर्म होता है.. **(व्यवधान)**..

डा० बापू कालदाते: आप ही सर्टिफिकेट दे दें उनको।...**(व्यवधान)**...

श्री अरविन्द गणेश कुलकर्णी: यह एप्रीसिएशन है, सर्टिफिकेट नहीं है।

I never believe in certificates. I appreciate work.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Bapu may also appreciate. Hear him. (*Interruptions*)

श्री अरविन्द गणेश कुलकर्णी: पैसे बगैर रेल चलती है क्या?... **(व्यवधान)**

श्री प्रमोद महाजन: उपसभाध्यक्ष जी, यह तो इस पर निर्भर करता है कि पार्टी में टिकट कन्फर्म होता है, अगर माधव राव की पार्टी में टिकट कन्फर्म होता है तो ...**(व्यवधान)**.

SHRI M. S. GURUPADASWAMY (Karnataka) : It is not a certificate giving ceremony. It is a debate. Mr. Kulkarni may keep the certificate. He may give that later on.

SHRI A. G. KULKARNI : Mr. Vice-Chairman, please take it once and for all: I do not believe in certificates. I never believe in certificates.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) . Bapu is very honest in his views. I think you hear him. He will also appreciate.

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV : It is not a question of giving certificates. It is a question of appreciation. (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : Bapu, go ahead. (*Interruptions*,

डा० बापू कालदाते: बाकी सब लोगों को छोड़कर मैं और माधव जी हंस रहे है।. **(व्यवधान)...**

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : यह बापू की ट्रेन नही बना देना आप... **(व्यवधान)...**

डा० बापू कालदाते: उपसभाध्यक्ष जी, आप जानते हैं कि आप हमारे बहुत बुजुर्ग नेता भी रहे हैं, साथी भी रहे हैं.. (व्यवधान)...

श्री माधव राव सिंधिया: सर, कुलकर्णी साहब ने बापू साहब की चेन पुलिंग करके गाड़ी रोक दी है..**(व्यवधान)...**

डा० बापू कालदाते: यह बिहार और मध्य प्रदेश से नहीं आते है तब भी कर रहे हैं, यह बुरी बात है। यह काम तो बिहार और मध्य प्रदेश में चलता है। ...**(व्यवधान)...**

श्री प्रमोद महाजन : यह चेन कौन सी है और जुर्माना क्या होगा?..**(व्यवधान)...**

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) :यह इनका समय नहीं काटा जाएगा।...**(व्यवधान)...**

डा० बापू कालदाते: मैं इसलिए कह रहा था कि इन्होंने सबसे ज्यादा धन किराया और माल-भाड़े मे इकट्ठा करने का प्रयास किया। आज तक जो भी पैसा इकट्ठाहुआ, जैसा कि केलकुलेशन से पता लगता है कि 2,683 करोड़ रुपया 1971-72 से आज तक इकट्ठा हुआ, उसमे से माधव राव जी ने 1,818 करोड़ रुपया इकट्ठा किया है। इसका मतलब है कि दो तिहाई तक पैसा या एक तिहाई तक पैसा आपने इकट्ठा किया है। आपने इकट्ठा किया है, इसके लिए मै नाराज नही हू, लेकिन इकट्ठा करते समय जिस ढंग से आपने इकट्ठा किया, इस अर्थ मकल्प मे उसी का परिणाम आप शायद नही जानते होंगे। लेकिन लोगों को बहुत महसूस हो रहा है, इसका आप ध्यान रखे। एक बात और है कि सरकार की एक अजब नीयत बन गई है कि जैसे हमारे डाक्टरी इलाजों मे पोलियो ड्राप्स देते हैं...**(व्यवधान)...**

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): मेरे ख्याल से that freight has not come into being.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: From Ist April, if it is passed by Parliament.

डा० बापू कालदाते: और ये पोलियो डोज वाला मामला बहुत चलाते है क्योंकि बजट जब आता है, उससे पहले प्राइसिज बढ़ा देते हैं, कोल प्राइस बढ़ गया, स्टील प्राइस बढ़ गया, सीमेंट की प्राइस बढ़ गई, पोलियो ड्राप्स ऐसे ही होता है ...**(व्यवधान)...**

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I will remind the hon. Member that we have also given Rs. 1700 crores in dividend to the Government.

DR. BAPU KALDATE: In that I have a fight with the Planning Commission. In that we will be together.तो यह जो पोलियो डोज वाली थ्योरी है कि एक डोज दे देना, जैसे रोग प्रतिबंधक ड्रग्स होते हैं, इनका ऐसा चल रहा है कि गुस्सा प्रतिबंधक ड्रग्स लोगों के शरीर में डालते रहे ताकि पहले कोल का दाम बढ़ा दिया, फिर स्टील का बढ़ा दीजिए, फिर थोड़ा सा सीमेंट का बढ़ा दीजिए, इधर-उधर का बढ़ा दीजिए। अगर सारे टेक्स का बोझ लोगों पर पड़ेगा तो जो गुस्सा लोगो मे आएगा उसको प्रतिबंधित करने के लिए जो नई चाल चल रही है उसका एक परिणाम यह है कि माधव राव जी ने भी थोड़ा-बहुत पोलियो डोज इसमे देने का प्रयास किया है। लेकिन जब हम टोटल प्लानिंग की बात करते हैं तो हमें इस बात को ध्यान मे रखना चाहिए कि इसका इन टोटेलिटी क्या परिणाम होगा। आप भले कहते होंगे कि हमने माल-भाडे मे जो वृद्धि की है उसमे दो या तीन प्रतिशत दाम बढ़ेंगे, लेकिन **(व्यवधान)...**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): They have not stated that it will be two or three per cent. दाम तो बढ़ेंगे 0.3 परसेंट जो उन्होंने कहा है ...**(व्यवधान)...**

डा० बापू कालदाते: इसलिए आप देखिए हर एक पार्टी अपने ढंग से सोचती है. वे तो इतना सोचता है कि माल का दाम बढाने से और चीजों के दाम भी बढ़ेंगे.

[डा वापु कालदाते]

उनका कहना है कि 0.3 बढ़ेगा. लेकिन आप देखिए कोल का दाम बढ़ गया, माल का किराया बढ़ गया तो उसका असर कितने गुना ज्यादा होगा. अगर आप कोल की बात करते है तो उसका कुल 57 रू० प्रति टन का भार पड़ेगा जो जो किराये इन्होंने बढ़ाये है, सारा बोझ देखेंगे तो उसका क्युमुलेटिव, चलन वृद्धि का दबाव समाज पर ज्यादा पड़ेगा. इसको मद्देनजर रखते हुए यह कहना कि हमने पैसेजरों पर यात्रियों पर किराया नहीं बढ़ाया है, माल का दाम बढ़ाया है, इससे छुट्टी नही होगी. आप पैसा माल भाड़े से इकट्ठा कर रहे हैं, लेकिन उसको देने वाला तो कंज्यूमर है। कोल का दाम बढ़ेगा तो वह भी कज्यूमर्स से वसूल किया जाएगा अत में कंज्यूमर्स के ऊपर ही यह सारा भार जाता है. बजट मे आप कुछ न कुछ दाम वृद्धि करते हैं तो उसका परिणाम चलन वृद्धि पर जाता है और लोगों की क्रय शक्ति पर असर पड़ता है. क्रय शक्ति घटने से समाज की जो दरिद्रता है उसको बढ़ाने का काम दाम बढ़ने से होता है. तो पहली बात मैं आपकी नजर मे यह लाना चाहता हू।

मैंने मज़ाक मे कहा है कि रेल मंत्रालय ने यह किया है कि खिड़की पर दाम वसूल करने के बजाए आपने पाकेट मारी का काम किया है, आपने दाम जेब से वसूल करने का ढंग सोचा है. रेलवे में पिक-पाकेटिंग होती है. मैं यह नहीं समझता था कि रेल मंत्री जी भी इसमे शामिल हो जाएंगे. आपने जो दाम बढ़ाया है उसका दबाव सभी चीजों पर पड़ेगा. इसका प्रैशर पूरी इकानामी पर पड़ेगा. जो भी हमारी नियोजन की प्रक्रिया है उसके ऊपर इसका बुरा असर पड़ेगा।

श्रीमन, मैं दो तीन ही मुद्दे पेश करना चाहता हूं। जो आपने दाम बढ़ाए हैं उसके कई कारण हैं। एक तो आपकी व्यवस्था मे रूद्धता आई है आपकी इकानामी में स्टेग्नेंसी आई है आपका स्टेग्नेंसी का कारण यह है कि आपके पास पैसे का कस्ट्रेन्ट है. आप स्वयं जानते हैं कि हिन्दुस्तान की रेल दुनिया में नंबर दो पर हैं. इसका विस्तार 61 हजार किलोमीटर से ज्यादा है. हम यह भी जानते हैं कि हिन्दुस्तान की रेल हर समय यदि हिसाब लगाकर देखे तो हर रोज एक करोड़ से ज्यादा लोगो को इधर से उधर ले जाती है हम यह भी जानते है कि इस देश मे 9.21 लाख टन माल की ढुलाई होती है। तो माल की ढुलाई और यात्रियों का बोझ भी विस्तृत है। लेकिन आपके पास पैसे का जो कस्ट्रेन्ट है उसमे आप सिस्टम को बदलने मे सफल नही हो पा रहे है, इस बात को मैं जानता हूं। आपके पास कंस्ट्रेन्ट होने के कारण आप सारी व्यवस्था में बदल नहीं कर सकते और जब तक आप व्यवस्था मे बदल नहीं लाएंगे तब तक आपका पैसा इकट्ठा करने की व्यवस्था सिर्फ यात्री किराए या माल भाड़े से वसूल करते रहेंगे तब तक न आपका विकास होगा, न किराया बढ़ाने की प्रक्रिया को आप बंद कर सकेंगे। एक ही रास्ता आपके पास है इंटरनेशनल सोर्स और वह है दाम बढ़ाने का। अगर दाम बढ़ाने की प्रक्रिया चलती रही तो जैसे जैसे रेवेन्युल अर्निंग ट्रैफिक बढ़ता जाएगा, वैसे वैसे फ्रेट रेट और किराये मे भी बढ़ोत्तरी होगी।

मैं सारे सालों के आंकड़े पेश करने की जरूरत नहीं समझता। आप स्वयं जानते हैं कि 80-81 मे रेवेन्यू अर्निंग ट्रैफिक था 195.9 मिलियन टन और उस समय इन्क्रीज इन फ्रेट एंड फेयर 204 करोड़ था। 89-90 का जो बजट है इसमे एस्टीमेटेड रेवेन्यू अर्निंग ट्रैफिक 316 मिलियन टन की है और इन्क्रीज इन फ्रेट एंड फेयर 876 करोड़ की है। इसका मतलब है कि एक तरफ जैसा हम कहते हैं आपका कार्यपालन यानी परफार्मेंस अभूतपूर्व ढंग से चल रहा है, माल की ढुलाई अभूतपूर्व ढंग से चल रही है, इसके साथ अभूतपूर्व ढंग से किराया और माल भाड़ा भी आप बढ़ा रहे हैं। यह सारा का सारा अभूतपूर्व ढंग से चला रहे हैं। इससे जो आप चाहते हैं वह भी नही हो रहा है और जो हम चाहते हैं न वह हो रहा है। अगर इसको दुरुस्त करना है तो मैं यह मानता हूं कि हम लोगों को इसमें बदलाव की आवश्यकता है। अगर बदलाव की आवश्यकता को देखें तो एक बात और ध्यान में आती है कि जैसे इधर आप पैसे बढ़ाते रहे हैं इन्टरनल रिसोर्सेज से, आमतौर पर देखा जाए तो रेल का जो एलोकेशन है साल हर साल कम होता जा रहा है इन परसेंटेजवाइज। रुपयों में संख्या में ज्यादा बढ़ोतरी होगी लेकिन टोटल प्लान आउटले देख लेते हैं तो हम को यह पता लगता है कि गये कई सालों में धीरे-धीरे रेल का एलोकेशन घटता जा रहा है। इसके भी सारे आंकड़े नहीं देना चाहता। लेकिन दो-तीन आंकड़े ले लें 5,6 और सात के प्लान के तो हम देखते हैं कि फर्स्ट प्लान मे 11 परसेंट एलोकेशन था, सेकिण्ड प्लान मे 15 परसेंट एलोकेशन था और थर्ड में 15.45 परसेंट एलोकेशन था। आज 85-90 का जो सैवन्थ प्लान चल रहा है इसमें 6.9 पर्सेंट है। इसका मतलब यह है कि पहले जितना ध्यान रेल एलोकेशन के बारे मे दिया जाता था वह रेल एलोकेशन का ध्यान घटता जा रहा है जिसकी सबसे ज्यादा जरूरत है।

आप स्वयं जानते हैं, हम भी जानते हैं कि प्रवास करने वाले यात्रियों की संख्या हर दिन बढ़ती रहेगी। हम बच्चे थे तो हम को मालूम था कि यह सीजन है, छुट्टियों का सीजन है इसलिए रेल में भीड़ हो जायेगी। *यात्रिये का सीजन है रेल मे भीड़ हो जायेगी।* आज एक दिन हम को नहीं लगता है कि कभी बगैर रिजर्वेशन के हम रेल में यात्रा करने की हिम्मत कर सके। कोई भी हिम्मत नहीं कर सकेगा क्योंकि हर रोज यात्रियों की भीड़ बढ़ती जा रही है। मैं कहता हूं यह अच्छी बात है। इसमे कोई बुरी बात नहीं है। इस देश में नये टूरिज्म का विकास कर रहे है लाखों-करोड़ों लोग स्नान के लिए *यात्रा स्थान* जाते हैं। बड़े-बड़े राजनीतिक दल जो हैं उनकी भी बड़ी-बड़ी सभाएं होती हैं, अधिवेशन होते है उन में लोग जाते हैं।

श्री गुलाम रसूल मट्टू: आबादी भी बढ़ रही है।

डा० बापू कालदाते: आबादी भी बढ़ रही है। यात्रियों की संख्या बढ़ती जा रही है यह अच्छी बात है। इसमें कोई दिक्कत नहीं है। मोबेलिटी इज वन आफ द क्राइटेरिया आफ माडर्नाइजेशन। जितना समाज में चलन रहे उतना समाज एक साथ आता रहे, उतना समाज एक दूसरे को जानता रहे, उतना समाज सारे देश को देखता रहे यह अच्छी बात है। समाज को इकट्ठा रखने मे, देश को इकट्ठा रखने में यात्रा का बहुत महत्वपूर्ण योगदान है। इस बात को मैं मानता हूं। हम देखते है एक तरफ एलोकेशन कम होता जा रहा है और दूसरी तरफ सिर्फ इंटरनल रिसोर्सेज के लिए अगर हम पैसा किराये से वसूल करते रहे तो मुझे नहीं लगता कि इस रेल का काम जितना सुचारुरूप से चलना चाहिए उतना चल पायेगा। इसके लिए कुछ बातों की बहुत सख्त जरूरत है ऐसा मैं मानता हूं। इसके लिये दो बातों की जरुरत है। एक तो प्लानिंग कमीशन की दृष्टि को बदलने की जरुरत है। आप जानते होंगे कि वित्तीय निर्बन्ध हैं हम लोगों पर। इसमें क्या करें। इसके बारे मे 1977 में *एक कैपिटल स्ट्रक्चर कमेटी बनायी गयी थी।* उन्होंने कई सिफारिशे आपके सामने की हैं। उसमें से दो बाते कहना चाहूंगा। एक तो डिविडेंड का मामला है जिसके बारे में आपने अभी कहा कि 17 सौ करोड़ तो आपने डिविडेड में दे दिया लेकिन डिविडेड का मामला थोड़ा रेशनली देखने की बहुत आवश्यकता है। बहुत हद तक कम्मेटी ने यह सिफारिश की थी कि आल डिविडेड *लाइबिलिटीज टु बी ट्रीटिड एज डैफर्ड लाइबिलिटीज।* ऐसा उन्होंने कहा था। तो यह सब की बात नहीं हो सकती। इसमें जो मुसीबत होती है वह खासकर जो पिछड़े हुए इलाके हैं उनके लिए डिविडेंड की बात की मुसीबत आती है। एक तो यह कहा जाता है कि जब सरप्लस मॉप अप हो जायेगा तब डिविडेंड की बात करना अलग है। लेकिन कहीं इनको नई रेल लाइन *बिछानी हो तो प्लानिंग कमीशन* इनको कहता है कि What are their returns? और बताइये कि पैसा कैसे वसूल होगा। मेरी समझ में नहीं *आता है कि गरीबों* के पास पैसा कहां से आएगा, उनसे आप पैसा कैसे वसूल कर पाएंगे?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : How much more time will you take, doctor?

DR. BAPU KALDATE : I will take some more time to finish.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : All right, then you continue after lunch.

Now the house stands adjourned for lunch and will meet again at 2.30 p.m.

The House re-assembled after lunch at thirty-three minutes past two of the clock.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) in the Chair

BUDGET (RAILWAYS) 1989-90—Contd

डा० बापू कालदाते: उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय तथा सदन का ध्यान दो बातों की तरफ खींच रहा था। एक बात थी एलोकेशन के बारे मे। मुझे लगता है कि प्लानिंग कमीशन के दिमाग मे कोई गलतफहमी है कि रेल एक विभाग है और वह जैसे अन्य विभागों के लिए मंत्रालयों के लिए एलोकेशन करता है उसी दृष्टि से रेल विभाग को देखना उचित नहीं है, मै ऐसा मानता हू। प्लानिंग कमीशन को यह देखना चाहिये कि रेल मंत्रालय सिर्फ रेल मत्रालय ही नहीं है वह सारे देश की जो भी संचार व्यवस्थाएं हैं उन मे एक महत्वपूर्ण हिस्सा है। मैं स्वयं ऐसा मानता हूं कि जैसे रक्षा विभाग है यह देश के लिए अति महत्वपूर्ण विभाग होता है वैसे ही इस रक्षा के साथ संचार विभाग भी उतना ही महत्वपूर्ण होता है और इसमे सब से महत्वपूर्ण जिम्मेदारी रेल मत्रालय उठाता है। इसके लिए मैं आपके माध्यम से *सारे सदन से यह मांग करूंगा और प्रयास करूंगा कि सारा* सदन साथ दे और प्लानिंग कमीशन को यह जरूर कहे कि एलोकेशन जिस ढग से रेल विभाग के लिए आप

[डा॰ बापू कालदाते]

करते हैं यह आपका तरीका यह आपका रवैया गलत है और इसे विकास की प्रक्रिया का महत्वपूर्ण साधन समझते हुए इसके एलोकेशन में जितनी बढ़ोतरी होनी चाहिए उतनी बढ़ोत्तरी करने का प्रयास प्लानिंग कमीशन करे। मैं ऐसा चाहता हूं कि सारा सदन इसमे साथ दे, मंत्री महोदय के हाथ ज्यादा मजबूत करे ताकि वह हमारी जेब को हाथ लगाने के बजाय ज्यादा पैसा वहां से इकट्ठा कर सकें। जहां तक डिविडेड का प्रश्न है मैं इस मे बिलकुल साफ हूं। मै यह मानता हूं कि यह बात सही है कि यदि रेलवे आपत्ति में रहेगा, रेड-लाइन मे रहेगा जब तक उसके पास सरप्लस मोबिलाइज़ेशन नहीं हो पा रहा है तब तक सारा dividend should be treated as deferred liability. और वह खासकर अविकसित विभागों के लिए अति आवश्यक होता है। इसमे भी मुझे लगता है कि प्लानिंग कमीशन की दृष्टि ठीक नहीं है क्योंकि प्लानिंग कमीशन रेल मंत्रालय को, हम लोगों को बार बार यह कहता है कि जब तक सब्सटेंशियल रिटर्न की बात नहीं होगी तब तक नयी लाइने बिछाना बड़ा मुश्किल है। मैं कहता हूँ कि सब्सटैंशियल रिटर्न की बातं का मतलब अविकसित भागों को सदियों तक पीछे रहने का मौका देने का सिद्धात है। अगर सब्सटैंशियल रिटर्न की बात करते रहेंगे तो जिनके पास पीछे नहीं है वे देगे कहां से? ये जो प्रोजेकशन्स होते है ये गलत निकलते हैं यह भी हमने देखा है।

जहां पर पूने से कोल्हापुर की लाइन की बात है मुझे याद है वहां यही कहा गया था कि यहां कुछ भी मोबिलाइजेशन होने में 10-11 साल लगेंगे। लेकिन एक तरफ रेल चली जाती है तो It is like an injection which accelerates the process of development.

जैसे इन्जेक्शन के जरिये जब ग्लूकोस दे देते हैं तो शक्ति आ जाती है वैसी ही सारी विकास प्रक्रिया रेल लाइन डालने से और विकसित तथा प्रभावी हो जाती है। इसको मद्देनजर रखते हुए में इस राय का बन गया हूं कि जहां तक बैकवार्ड एरियाज का सवाल है, नये कंस्ट्रक्शन का सवाल है इस डिवीडेंड के मामले को हटा देना चाहिए, दूसरा कोई रास्ता नहीं है। इसके लिए जो दबाव हम प्लानिंग कमीशन पर डाल सकते हैं वह सारा दबाव हम लोगों द्वारा उन पर डालने की आवश्यकता है।

इससे हुआ क्या है? आभा कुलकर्णी जी यहा नहीं हैं, उन्होंने कहा कि हमारे मंत्री महोदय ने कई अच्छी बातें की हैं। इसमें कोई शक नहीं है। यह हमने कब कहा है कि कुछ भी अच्छी बातें नहीं की हैं। अच्छी बातें बहुत की है। But after all, the test of the pudding is in the eating.

हमें क्या अनुभव है। भले ही ग्वालियर के लोग कहेंगे कि "शताब्दी" जा रही है, धूमधाम से बम्बई तक दौड़ रही है...

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): भोपाल तक।

डा॰ बापू कालदाते: अब बम्बई तक आगे भी जाएगी। अतः वह तो दौड़ रही है लेकिन मनमाड से औरंगाबाद जाना बड़ा मुश्किल हो रह है। हमारे लिए यह सवाल है कि मनमाड से औरंगाबाद कैसे पंहुचे। आपके घर में जलेबी है तो आप संतुष्ट रहेंगे, लेकिन आपके घर की जलेबी देखकर मैं कैसे संतुष्ट रहूंगा, मेरे लिए यह सवाल है। इसमें हम इतना ही चाहते हैं कि जो जलेबी आप खा रहे हैं उसे थोड़ा बहुत हमारे इलाके मे भी देना आपके लिए जरूरी होना चाहिए। इसमे मुझे लगता है। There is total *ad-hocism*.

क्योंकि प्रायोरिटीज क्या है रेल की, इसके बारे में मैंने 1985 में भी कहा था। चार साल मैं चुप बैठा था मैं समझ रहा था कि माधव जी के आने के बाद वहां भी, हमारी तरफ भी ज्यादा ध्यान देंगे और कहेंगे कि पिछड़े हुए इलाके हैं इनके लिए हम कोशिश करते रहेगे। लेकिन यह नहीं हो रहा है। इसका हमे दुख है।

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Has the hon. Member seen the book that has been supplied to him?

DR. BAPU KALDATE: I have seen it.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Rs. 15 crores have been given for this.

DR. BAPU KALDATE: I am going to refer to it.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I hope you are going to refer to it in positive terms. *(Interruptions)*

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV: He is not appreciating it. I am going to appreciate it.

डा० बापू कालदाते: हम आपकी मदद करना चाहते हैं आप भी हमारी करिये, इतना हमारा आपसे निवेदन है।

श्री माधव राव सिंधिया : मेरे कहने का मतलब है कि आपको भी लड्डू और जलेबी दिये गये है।

डा० बापू कालदाते : लड्डू नहीं मिल रहे हैं, आप ही इसमे देख रहे है। अगर ये लड्डू हैं ऐसा आप मानते हैं, तो आपस मे मतभेद है ऐसा ही हो सकता है चलिए।

मैं अब चार रेलों का जिक्र कर रहा हूं। मैं प्रायोरिटी, अग्रिमता की बात कर रहा हूं। मैं ऐसा मानता हूं कि जैसे हमारे बार्डर के इलाके हैं जो सुरक्षा की दृष्टि से महत्वपूर्ण होते है, वहां फर्स्ट प्रायोरिटी होनी चाहिए। अब दूसरी प्रायोरिटी मुझे लगता है कि पिछड़े इलाकों के लिए होनी चाहिए। क्यों होनी चाहिए? क्योंकि आप गये कई सालों की प्लानिंग देखे, इसका हिसाब किताब देखें तो यह ध्यान में आयेगा कि भले ही आप मदद करें कुछ थोड़ी बहुत लेकिन उससे उनकी विकास की प्रक्रिया गतिमान नहीं हुई है। बजाय इसके यह हुआ है कि जो भी कुछ थोड़ा बहुत धन आप वहां देते हैं और जिस ढंग से विकसित विभागों को देते हैं इससे विकसित और अविकसित विभागों सी दरार बढ़ती जा रही है। यह हमारी सबसे बड़ी शिकायत है। आपने कहा कि 15 करोड़ दे दिये। मै कहता हूं कि कितने सालों से यह हमारी मांग थी। उस समय 1985 मे मैंने कहा था कि 14 साल हो गये हैं। हमने मजाक मे उस समय कहा था कि राम का बनवास भी 14 साल के बाद खत्म हो गया लेकिन मराठवाड़े के लोगों का जो बनवास चल रहा है उसको अब 19 साल होने को आ गये हैं वैसे का वैसे ही रह गया है।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : अब हो गया है।

डा० बापू कालदाते : नहीं हुआ है, यह तो मै कह रहा हूं, क्योंकि वह 140 करोड़ की सारी स्कीम है, मनमाड से परभनी वाली बात मैं कह रहा हूं...। अब 140 में से उनके कहने के मुताबिक किताब मे जो दिया है, उसके मुताबिक जो आज 15 करोड़ दे रहे हैं, उसके बाद 109 करोड़ का वैसे का वैसा मामला पड़ा रहेगा। शताब्दी एक्सप्रेस तो तुरंत चली जाएगी, लेकिन यह कागज वाली रेल हमारे गांव पहुंचने में शायद अगली शताब्दी न आ जाए। ऐसा हम सोच रहे हैं कि इक्कीसवीं शताब्दी मे जाने से पहले आएगी।

मैं यह भी चाहूंगा कि आप उस बात को समयबद्ध बनाइये और अगर आप यह अग्रिमता देते हैं कि पिछड़े हुए इलाके को, जैसा कि पिछड़े हुए लोगों के लिए विशेष संधि का प्रस्ताव हम करते हैं, जब तक सरकार विकास की प्रक्रिया के सभी क्षेत्रों में रेल को पकड़ कर जब तक विशेष विकास संधि का प्रस्ताव नहीं करेगी, तब तक भले आप कितना भी देने का प्रयास करे, उससे उसके अंदर जो गैप है, वह कम होने की कोई संभावना मुझे नहीं लगती है।

चार रेलों की बात हम लोग बार-बार करते आये हैं। एक तो मनमाड -औरंगाबाद-परली लाईन-मैं आपसे इतना ही पूछना चाहता हूं कि क्या आप इस साल के अंत तक मनमाड से कम से कम औरंगाबाद की रेल बिछायेंगे? यदि आप इतनी व्यवस्था कर सकेंगे, तो मैं मानूंगा कि लड्डू कम से कम हमारी तरफ आने शुरू हो गये हैं भले ही मिलें न मिलें, लेकिन आने तो शुरू हो गये—ऐसा मैं मानता हूं।

लास्ट यिअर के बजट में आपने अपने भाषण में कहा था कि परली से लेकर बीड़ नगर वाला सर्वे पूरा किया जाएगा। मैं मानता हूं कि आप जो यहां बोलते हैं, वह पूरा करते हैं, इस पर मेरा विश्वास है। वह शायद हो सकता है कि आपने परली से लेकर बीड़ नगर तक जाने वाली रेल का सर्वे पूरा किया होगा। हम यह अपेक्षा करते थे कि आप इसे अर्थ-संकल्प में ले आते, दिखाते कि जैसे एक हजार, दो हजार, दस हजार रूपये—कि यह आनगोइंग प्रोजैक्ट जैसा हो जाए, अगर ऐसा होता तो थाड़ा बहुत हम लोगों को संतोष हो जाता, लेकिन बीड़ नगर वाली रेल का इसमे कोई जिक्र नहीं है।

मीरज-लातूर तो कहां गई, उसका तो अभी पता ही नहीं लगता।

यह जो दूसरी नानदेड़-आदिलाबाद वाली है, वह तो कभी-कभी हमको लगता है, माधव राव जी, कि यह

[डा॰ बापू कालदाते]

थोड़ा-बहुत मजाक हम लोगों का हो रहा है। अब उसमें टोकन ग्रांट एक हजार रूपये की कई सालों से देते आ रहे हैं। आपने कहा है कि यह 117 करोड़ का प्रोजैक्ट है। हर साल एक हजार रूपया अगर आप रखेंगे, तो कितने हजार साल हम रूके?

मैं कहता हूं कि यह इतना ही है कि आक्सीजन पर इसे रखा हुआ है, मरा नहीं है, इतना ही दिखाने के लिये है ना। लेकिन यह आक्सीजन की मास्क जरा निकाल दीजिए और आम लोगों की जरा सचेतना काम कर रहे हैं, ऐसा हमारी समझ में आ जाए, इस दृष्टि से करना चाहिए।

मैं आपको यही कह रहा हूं कि आप इसके क्राइटीरिया के बारे में सोचिए कि क्या क्राइटीरिया, कौनसी अग्रिमता है? अगर अग्रिमता पिछड़े इलाकों की है, तो मैं यह नहीं कह रहा हूं कि सिर्फ मराठावाड़ा की करिए, बिहार के इलाके हैं, उड़िसा के इलाके हैं, केरल के कुछ इलाके हैं, अभी मैं कर्नाटक मे गया था, कर्नाटक के कुछ इलाके है, इनके लिये अगर आप प्रायरटी बेसिस पर कुछ करेंगे, तो हम लोगों का यह लगता है कि....

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): आप मध्य प्रदेश को भूल जाते हैं।

डा. बापू कालदाते: मध्य प्रदेश में वह स्वयं हैं, वह करेगे जरूर। हमारे के लिये करना चाहिये क्योंकि सब से बड़ी दिक्कत हम लोगों के लिये यह है कि कोई भी उद्योग वहां बढ़ता क्योंकि उद्योगपति कहते है कि वहां रेल नहीं है और रेल वाले कहते है कि वहां उद्योग नहीं है। रेल नहीं है, इसलिये उद्योग वहां नहीं जाता और उद्योग नहीं है, इसलिये रेल वहां नहीं जाती। अब पहले मुर्गी या पहले अंडा, इसमे हम लोगा फंसे हुए है कि कौन पहले? इसका पता नहीं लगता, लेकिन होता यह है कि विकास की प्रक्रिया अतिशय गतिरूद्ध हो जाती है।

मेरी आपके माध्यम से मंत्री महोदय से यह प्रार्थना है कि बहुत असंतोष मराठवाड़ा के लोगों मे है अभी हमने सुना है-मैं वहां गया तो नहीं था, लेकिन रेल रोको आंदोलन वहा पर चल रहा है यह कोई हमारी इच्छा नहीं है, न हमारी ख्वाहिश है कि हम उस रास्ते पर जाएं, लेकिन जब लोगो की अपेक्षाये पूरी नहीं होती हैं, मजबूरन आप उनको उस रास्ते पर भेज रहे हैं। यह मेरा आपसे अनुरोध है कि हम यह नहीं चाहते हैं। हम चाहते हैं कि यह जो अपेक्षाये हैं, आप पूरी करें। अगर पूरी ही न करें और कहें कि चुप बैठ जाएं, तो यह संभव नहीं है, लोग जरूर आयेंगे रास्ते पर, आपके ऊपर दबाव डालने के लिये आयेंगे कि हम पिछड़े हुये लोग है, भारत की सारी प्रक्रिया में हम शामिल होना चाहते हैं और शामिल होने के लिये इन बातों की जरूरत है।

रेल हमारे लिये शोभा की वस्तु नहीं है, रेल हमारे जीवन-मरन की वस्तु है। जब तक रेल नहीं बनेगी तब तक हमारे वहां का जीवन भी फलदायी और सम्पन्न नहीं होगा। इसके लिये अगर लोग चाहे कि हमारे जीवन के लिये और सारी विकास की प्रक्रिया में एक सुदृढ़ शक्तिशाली विभाग के रूप में हिस्सा लेने के लिये अगर हम चाहेंगे कि यह रेल लाइनें बिछा दी जाएं, तो इसमे आपको यह नहीं मानना चाहिये कि हम गुस्से मे आकर कुछ बात आपके सामने कर रहे हैं।

एक दूसरी बात कह कर मैं इस बात को समाप्त करता हूं क्योंकि कई बातें हैं जिनमे मैं सुझाव देना चाहता था, लेकिन हमारी पार्टी के अन्य सदस्य भी इस पर बोलने वाले हैं। इसलिये एक सामाजिक बोझ का सवाल है जिसमें हम मंत्री महोदय का बहुत साथ देना चाहते हैं।

हम यह चाहते हैं कि दुनिया में एक ही रेल है कि जिसको सारा सोशल बर्डन उठाना पड़ता है। दुनिया में मैं भी गया हूं। मैं जर्मनी गया था। उस समय सोशल पार्टी की सरकार थी और हमारे मित्र थे। हम जब फ्रेंकफर्ट पहुंचे तो ट्रेड यूनियन के लोगों ने हमारा स्वागत किया। हम राइन एक्सप्रेस से बोन तक गए। रेल मे कोई लोग नहीं थे। हमारी एम्प्लाइज़ यूनियन के लोगों से जब बात हुई और हमने यह पूछा कि आपकी रेलवे तो घाटे मे चलती होगी तो उन्होंने कहा कि ठीक है, घाटे में चलती है, लेकिन बोझ सरकार उठाती है। ब्रिटेन में सरकार बोझ उठाती है, जापान में सरकार बोझ उठाती है और अन्य देशों में भी सरकार बोझ उठाती है क्योंकि यह सामाजिक बोझ है, यह उनका स्वयं रेल का बोझ नहीं है। डिफेंस मैटीरियल भेज देना, फूड ग्रेन्ज़ आपको कंसेशनल रेट में भेज देना हो या कुछ करना हो तो इसके लिए यह रेल हिन्दुस्तान का बोझ उठाती है। लेकिन सारा पैसे का बोझ रेल पर डाल देना मैं मानता हूं कि यह ग़लत है। इसमें भी हम लोगों को रेल मंत्रालय की मदद करनी चाहिए

कि जो सामाजिक बोझ ज्यादा स्वयं रेल उठा रही है उसके बोझ का कुछ हिस्सा सरकार जरुर उठा ले। जैसे कंसेशनल रेट पर देते हैं या फर्टिलाइज़र आप किसानों को देते हैं या किसानों को अन्य कोई राहत देते हैं। रेल का काम अधिक विकसित होने के लिए, रेल का पैसा अधिक नेटवर्क फैलाने के लिए, रेल का पैसा ज्यादा माडर्नाइजेशन के लिए जिससे फ्यूल की बचत हो ऐसी इलेक्ट्रीफिकेशन के लिए अगर हमको चाहिए तो दो बातें करना जरुरी है। एक डिविडेंड वाले मामले में बिल्कुल सजगता से देखना चाहिए और दूसरी तरफ यह जो बोझ रेल के ऊपर सारा डाल रहे हैं यह बोझ हल्का करना चाहिए। इसके बगैर भले काबिल मंत्री हों, भले उनकी इच्छा भी हो तो भी शायद उनके हाथ बंधे हुए रहेंगे, ऐसा मुझे लगता है। इसके लिए हमारी सदन की आपके द्वारा यह प्रार्थना है कि इन बातों के लिए हम लोग झगड़ा आपके साथ करें लेकिन आपको हम यह कहने हैं कि प्लानिंग कमीशन पर आप भी कुछ दबाव डालिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : वह तो बहुत दबाव डालते हैं।

डा० बापू कालदाते : दबाव नहीं पड़ रहा है। हमारी दिक्कत यह है आप पांच साल के लिए आप यहां पर बैठे हुए हैं, आपका दबाव नहीं पड़ेगा तो किसका पड़ेगा? आप कहीं न कहीं तो दबाव डालिए और जो कुछ भी आप कर सकते हैं वह आप करिए, लेकिन कुछ करना बहुत आवश्यक है ऐसा मैं मानता हूं। अंत मे मैं दो-तीन बातें कह कर बंद कर देता हूं। दो बातें मुझे कहनी हैं। एक तो मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं, आपका काम नहीं है यह मै जानता हूं लेकिन आपके माध्यम से मैं एक प्रार्थना करता हूं कि आप यह हमारी मांग जरा पहुचा दीजिए। आप जानते हैं कि स्वतंत्रता सैनिकों के लिए हमने दो साल के लिए रियायत दी है और मेरी मांग बहुत सालों की है कि परमानेंट दें क्योंकि स्वतंत्रता सेनानी तो बढ़ने वाले नहीं हैं, उनकी उम्र भी बहुत हो गई है। जहां तक देहातों के स्वतंत्रता सेनानी हैं हम आपसे यह कहते हैं हमारे इलाके में हमने देखा कि जहां दो-तीन हजार लोग हैं, यह लोग कहीं काश्मीर या कन्याकुमारी नहीं जाते हैं, क्योंकि आपने टिकट मुफ्त दिए हैं लेकिन वहां का खर्चा करना कोई आसान बात नहीं है लेकिन हो सकता है कि वे कहीं न कहीं शादी में जाएं, कहीं मीटिंग मे जाए या कहीं वे लोगों को मिलने के लिए जाए, वे 70-75 साल के लोग हैं, हम आपके माध्यम से दरख्वास्त करते हे कि कृपया यह हमारी मांग है और आप इसे गृह मंत्रालय तक पहुंचाइये और यह देखिए कि आप स्वतंत्रता सेनानियों को बार-बार रेल के पास के लिए जाना और एक साल का एक्सटेंशन मांगना कहां तक उचित है। उनके लिए यह चीज़ सारी जिन्दगी के लिए हो जाए तो ठीक है। सारी जिन्दगी के लिए आप पास दिया करे ताकि जहा जाना चाहे वहा वे जा सकें। दूसरी एक बात यह है जैसे कि हम लोग पैसे जुटाने का प्रयास करते हैं, इसमें एक ही बात मैं कहूंगा कि जो अत्याधुनिक व्यवस्थाएं बन सकती हैं जिससे कि फ्यूल का जो खर्चा है वह कम हो। राज कमेटी की रिपार्ट आपके सामने है इसलिए मै ज्यादा इस पर बहस नहीं करना चाहता हूं, मैं यह आपसे कहूंगा कि अगर फ्यूल कंज़म्प्शन कम हो तो ठीक है और उसके लिए हम इलेक्ट्रीफिकेशन के बारे में ज्यादा कुछ कर सकें तो यह हो सकता है कि शायद जितना पैसा हमारा ज्यादा लगता है उससे बहुत कम पैसा लगने की संभावना रहे।

एक बात मैं अंत में कहता हूं कि जो अच्छी ट्रेन्ज़ हैं उनमें भी सर्विसेज़ के बारे में आपको देखना बहुत जरुरी है। मैं कुछ समय पहले राजधानी से गया था। वही एक ट्रेन है जिसके बारे में बहुत कहा जाता है और वह सही भी है। लेकिन हमको लगता है कि सेवाओं को जरा बेहतर बनाने की आवश्यकता है। मेरी कोई शिकायत नहीं है लेकिन पहले जो हम सेवा पाते थे उससे थोड़ी घट गई है और क्वालिटी भी घट गई है, लेकिन मैं यह नहीं कह सकता हूं क्योंकि लोगों के व्यवहार मे बहुत कुछ घट गया है लेकिन आम तौर से लोगों में हमने यह पाया है और दो-चार बार मैं जाकर आया हूं और इस सेवा को ज्यादा बेहतर बनाने का प्रयास भी हम लोगों को करना चाहिए। आखिर में मैं इतना ही कहूंगा कि रेल हमारे जीवन की एक महत्वपूर्ण संचार व्यवस्था है और इसको ज्यादा सुदृढ़ बनाने का जो प्रयास आज तक आपने किया है इसके लिए हम आपके बहुत आभारी हैं।

लेकिन हम यह चाहते हैं कि जो आप नहीं कर पाए हैं, जो जलेबी आपके घर में फंसी हुई है, यह हमारे घर तक जब तक नहीं लाएंगे, तब तक हमारी शिकायत आपसे कम नहीं होगी। इतना कहकर मैं अपना यह भाषण समाप्त करता हूं।

श्रीमती मनोरमा पाण्डेय (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट भाषण प्रस्तुत किया है, मैं उसका समर्थन करती हूं। अभी मेरे बोलने के पूर्व कालदाते साहब ने भी यह स्वीकार किया कि जबसे सिंधिया साहब आये हैं, रेल की पटरी बहुत अच्छे ढंग से चल रही है। इसमे काफी प्रगति, काफी

[श्रीमती मनोरमा पाण्डेय]

विकास हुआ है और रेल की सुविधाएं भी बढ़ाई गई है। साथ ही साथ कुछ नई ट्रेन भी इन्होंने इण्टरोड्यूज की हैं जो पुरानी लाइनें थीं, उनको बदलने की दिशा मे काफी अच्छी कार्यवाही की गई है। इसके साथ ही सिंधिया साहब ने जो हमारा सौ साल पुराना रेलवे एक्ट था, उसमें एक समिति बनाकर संशोधन करने के लिए हमारे सदन के सामने उसको उपस्थित किया ।

मैं रेल मंत्री जी के शुरू के ही भाषण के कुछ शब्दों का उल्लेख करना चाहूंगी:

"Transportation vitally interlinked with the economic development of the country. It allows land to be exploited economically; it leads industry and agro-industry to develop;....For the growth of the national economy, the performance of the transport sector does not remain just crucial—it becomes critical."

मान्यवर, मैं इस संदर्भ में कहना चाहूंगी कि बिहार राज्य आर्थिक दृष्टिकोण से राष्ट्रीय औसत से नीचे जा रहा है और हम लोगों को यह उम्मीद नहीं है कि सातवीं पंचवर्षीय योजना के तहत् भी उसमें कुछ सुधार हो सकता है। जैसा कि माननीय मंत्री जी ने स्वयं कहा है कि यातायात किसी भी आर्थिक तंत्र का मूल आधार है। बिहार उसमें बहुत ही पिछड़ी अवस्था में है। रेल मंत्रालय की ओर से भी रेल यातायात का विकास इस राज्य में सबसे कम है, जहां देश में 61,000 किलोमीटर रेलवे लाइन है, वहां बिहार में मात्र 5,300 किलोमीटर लाइन है, संपूर्ण देश में 7,500 किलोमीटर नई रेलवे लाइनों का निर्माण हुआ और उनका पुनर्विकास हुआ, लेकिन बिहार में उसका हिस्सा पाच प्रतिशत है।

मान्यवर, समस्त रूप से संपूर्ण बिहार उपेक्षित रहा है। इस राज्य का पिछड़ा इलाका छोटा नागपुर, संथाल परगना, यह सारे जो इलाके हैं पूर्णत उपेक्षित हैं। हजारीबाग, गुमला, दुमका जैसे जिला मुख्यालय हैं, जो रेलवे से अभी तक जुड़े नहीं हैं। इसकी उपेक्षा का एक उदाहरण मैं आपके सामने कहना चाहूंगी कि बिहार में श्रीमती इंदिरा गांधी जी द्वारा सन् 1974 में बगहाछितौनी रेल पुल के निर्माण के लिए उसका शिलान्यास किया गया था और उस पर सात करोड़ रुपया खर्च करके उसकी सामग्री और उपकरण पहुंचाने के लिए रेल लाइन बनाई गई थी, लेकिन आज तक उस रेल पुल का निर्माण कार्य लंबित है।

मान्यवर, जो रेल सेवा बिहार में उपलब्ध है, उसकी भी स्थिति दयनीय है। जो भी गाड़ियां चलती हैं, वह इतनी लेट चलती हैं कि उनके साथ साथ जो संबद्ध गाड़ियां हैं, उनको पकड़ने में यात्रियों को कठिनाई होती है। उन रेलों में भी इतने कम डिब्बे रखे गए हैं कि यात्री भेड़-बकरी की तरह उसी में ठुंसे रहते हैं। दूसरी बात, बिहार में भिन्न-भिन्न रेलों में जो विधि-व्यवस्था की स्थिति है, वह दिन-पर-दिन बदतर होती जा रही है। आप अगर पटना और मोकामा से चले जाइए तो आए दिन सुनने में आता है कि डाका हो गया, मर्डर हो गया। इस तरह की सारी घटनाएं होती रहती हैं। रेल विभाग राज्य सरकार पर इसकी जिम्मेदारी छोड़ती है और राज्य सरकार को विधि-व्यवस्था के लिए जो भी निधि दी जाती है, वह पिछले बीस वर्षों में काफी कम रही है। आज जनसंख्या बढ़ती जा रही है, यात्रियों की संख्या बढ़ती जा रही है, लेकिन फिर भी विधि व्यवस्था में सुधार के लिए जितनी राशि देनी चाहिए उतनी नहीं मिल पाती है। जहां देश के दूसरे राज्यों ने रेल मंत्रालय के व्यय भार संबंधी प्रस्ताव को स्वीकृति नहीं दी है फिर भी उन राज्यों में रेल सेवाओं का विस्तार हो रहा है परन्तु बिहार ने अपने कम साधनों के बावजूद भी रेल मंत्रालय के व्यय भार को वहन करने का निर्णय लिया है इसके बावजूद भी वहां नयी रेलवे लाइनों का विस्तार नहीं हो रहा है।

मान्यवर, पिछले विभिन्न योजनाओं में होनेवाला भू-अर्जन का व्यय, स्लीपरों के दाम और मिट्टी का काम आदि का व्यय वहन करने का प्रस्ताव राज्य सरकार ने दिया है, लेकिन रेल मंत्रालय की तरफ से न उन रेलवे लाइनो का निर्माण और न पुरानी छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने का कोई आश्वासन दिया गया है। रोहतास जिले का आरा से सहसराम - जोकि एक बहुत ही पिछड़ा हुआ और इंडस्ट्रियल एरिया के हिसाब से बहुत अच्छी जगह मानी जाती है लेकिन आज तक उसमें कोई प्रगति नहीं हो पाई है।

मान्यवर, बिहार में रेल सेवा का विस्तार केवल बिहार के हित में नहीं बल्कि राष्ट्रीय हित में उसकी उपयोगिता है। जैसाकि आप जानते हैं कि बिहार की खनिज एव जंगल संपदा देश की 40 प्रतिशत है। वहां बड़े सार्वजनिक प्रतिष्ठान भी हैं परन्तु रेल सेवा द्वारा उसकी उपयोगिता का लाभ नहीं लिया जा रहा है। इस संबंध मे मैं यह कहना चाहूंगी कि बिहार की जो भी खनिज संपदा है वह रेल लाइन के न होने से उस भू-भाग मे खनिज की उत्पादकता का उपयोग हम नहीं कर पा रहे हैं। इस सिलसिले में मैं एक बात कहना चाहूंगी कि बिहार की

सरकार की तरफ से एक प्रपोजल दिया गया था ब्राड रेलवे लाइन का डिहरी आन सोन एलांग द नार्थ बैंक आफ सोन रिवर। सोन नदी के किनारे पायराइट और लाइम स्टोन का डिपाजिट बहुत बड़ी मात्रा में है और वहा पर भारत सरकार का प्रतिष्ठान पी० पी० सी० एल० भी अजमोर में है। यह डिहरी आन सोन रेलवे लाइन से 35 किलोमीटर पड़ता है। यह प्रस्ताव 1962 से लंबित पड़ा हुआ है। पायराइट मायनिंग प्रोजेक्ट और सीमेंट वर्क्स लिमिटड ये दोनों प्रतिष्ठान डिहरी आन सोन से 35-40 किलोमीटर की दूरी पर है। वहां पर एक नैरो रोड है जिस पर इन इंडस्ट्रीज को डिपेंड करना पड़ता है। आप जानते हैं कि बिहार में जो सीमेंट की खपत है हम लोग उसे पूरा नहीं कर पा रहे हैं क्योंकि इस एरिया में कम-से-कम दो से तीन मिलियन टन सीमेंट उत्पादन की क्षमता है जोकि आगे चलकर 3.5 मिलियन टन 1992 तक हो जाएगी। लेकिन यह सारी भू-संपदा रहते हुए भी हम उसका उपयोग नहीं कर पाते हैं और जो पैसा हम सरकार को दे सकते थे वह पैसा हमें प्राईवेट ट्रांसपोर्टर्स को देना पड़ता है। इसलिए मेरा मंत्री जी से यह आग्रह है कि महाराष्ट्र पैटर्न पर यह रेलवे लाइन बनायी जाये जिसमें इस प्रोजेक्ट का संपूर्ण व्यय राज्य सरकार करे और रेल मंत्रालय एक निर्धारित समय के अंदर टैक्स लगाकर राज्य सरकार को रिम्बर्स करे। इस लाइन के बनने से हम वहां की खनिज संपदा का उपयोग कर पाएंगे और हमारी जो सीमेंट की कमी है उसको भी हम पूरा कर पाएंगे।

मान्यवर, अंत में मैं कहना चाहूंगी कि मंत्री जी ने बिहार को जो कुछ भी रेल सुविधा प्रदान की है, जैसे हावड़ा से देहली वाया पटना। इसकी फ्रीक्वेंसी को बढ़ा दिया है। पहले जो दो दिन थी वह बढ़ाकर चार दिन कर दी है। दूसरे मगध एक्सप्रेस जो पटना से चलती है, सारे एम० पीज० को उस गाड़ी से आना पड़ता है, लेकिन उसका समय ऐसा है कि अक्सर वह 2, 4, 6 घंटे लेट रहती है जिसका नतीजा यह होता है कि हम लोग यहां पा समय पर नहीं पहुंच पाते हैं। तीसरी बात यह कहनी थी कि कोचीन-हावड़ा सुपर फास्ट एक्सप्रेस सप्ताह में एक दिन ही वाया पटना जाती है। मेरा मंत्री महोदय से आग्रह है उसको कम-से-कम तीन दिन कर दिया जाए साथ-ही-साथ बिहार के लोगों को बाम्बे जाने के लिए मात्र एक ट्रेन है। वह भी हफ्ते में एक बार जाती है। अतः आपसे अनुरोध है कि जो ट्रेन बाम्बे से वाराणसी तक आती है उसको पटना तक एक्सटेंड कर दें।

अंत में मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगी कि मुगल सराय से आसनसोल तक जो रेल-लाइन है उसका इलैक्ट्रिफिकेशन कराए क्योंकि हमारी जो राजधानी गाड़ी आती है वह ग्रेड कार्ड होकर आती है, पटना जो राजधानी है वहां से नहीं गुजरती है। अतः जब तक आप इलेक्ट्रिफिकेशन का उपाय नहीं कर लेते हैं तब तक उसको डीज़ल पर चलाकर कम से कम पटना की तरफ से राजधानी एक्सप्रैस को चलाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं मंत्री जी के भाषण का स्वागत करते हुए समाप्त करती हूं।

3.00 P.M.

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal): Though I don't know if the election will be held this year, people call it an election year. So, they had expected that the Railway Budget would be a soft one and no levy will be charged on them. But the people's expectations have now been belied. The Government has shown cleverness here. Instead of taxing the passengers, it has taxed the entire country. Not all people travel by railways, but all the people of the country get affected by the levies that the Government imposes on freight. And since this is a sensitive year for the Government, sensing that if some passenger fare is raised there will be an immediate hue and cry, the Government cleverly avoided raising of the passenger fare. Instead it has raised the freight charges. Mr. Kulkarni was saying that the Railway Minister is very efficient. I do appreciate that he is efficient, but his efficiency is in cleverness. This levy will be amounting to Rs. 876 crores during 1989-90. They say it is 11 per cent. Then in the name of rationalisation they have levied additional amount of money. They say certain categories have been reclassified and rationalised. You will find though the Minister originally says that some essential items like salt and fruits have been exempted, in the name of reclassification and rationalisation he has raised the charges on certain items with the result foodgrains, steel, cement, fertiliser, coal, everything has been charged at higher level. What will be the result? Foodgrains and fertilisers are subsidised items. Again the freights have been hiked through the so-called rationalisation. The term rationalisation in our country has become

[SHRI SUKOMAL SEN]

an euphemism. Through that everthing is done. Passenger fares are raised. They say we are rationalising the charge of 80 paise or 90 paise and everything will be charged at the minimum of Re.1/-. You don't say you are raising it, but in the name of rationalisation your raise everything So, in total it comes to Rs. 876 crore. You will find that this amount is going to raise further this inflationary trend. There is no doubt about it, although the Minister sav inflation will be marginal 0.3 or 0.5% whenever the Government comes out with this type of approach, they immeidately assert that inflation will be marginal. But people ultimately feel the real impact of the inflation. Now, what will actually happen? Before coming to that I would like to refer to another point. What will be the effect of raising of the freight charges and the so-called rationalisation? I feel that it will ultimately distort the concept of a sound national transport policy becuase when the consignors or consignees feel that by sending goods through railways they have to pay higher charges, naturally, they will try to shift to road transport. The price of petrol and diesel has not been raised today but the railway freights have been raised. Today they may not do it but after one month they may do it. I do not know. Many consignors feel that if they shift to road transport it will be cheaper and beneficial for them. Of course, Government is dependable but tomorrow through administrative price hike they may raise the price of petrol and diesel also to balance this distortion of the transport policy. I do not know what they will do. In that case some more burden will be imposed on the people and the consumers. It is my feeling that consignors feel road transport is more beneficial for them than the railway transport; the freight which the railways should have carried may be carried by the road transport. This is one aspect.

Then, other aspects are there. As I said since levy will be raised on coal, cement, fertilisers and foodgrains, then, everything will be taxed and it will affect ultimately the middle income group and the low income group of people. Now, an office-goer or a worker in the factory may not be so much uproarious because passenger fares have not been increased and the season tickets cost remains the same. But that same man will have to pay more on foodgrains and other essential items. It is definitely going to be inflationary. Although the Minister claims that the inflation will be marginal, I quote from the *Hindustan Times*, dt. 24th February, 1989, what the Chairman of the Railway Board himself has admitted. He said : "The rise in freight rates as also alteration in the classification of certain bulk goods carried by the railways would mean an increase in coal prices by Rs. 3.74 per quintal and Rs. 3.96 per 50 kg bag of cement, kerosene would be costlier by 2.6 paise per litre, petrol by 2.3 paise and high speed diesel by 2.4 paise." He must be very conservative in his approach. He must not be revealing the whole truth becuase his task is to defend the budget, however bad it is. The price of coal, cement, kerosene and other items will be much higher. This is a very conservative estimate. ultimately the consumers will have to pay a much higher price.

If we look back and see what happened last year the total levy on passenger fare and freight rates was about Rs. 622 crores. Now this year's levy added to the last year's levy, how much it will come to? It is a colossal amount of levy that has been charged from the people during these two years. If it does not lead to inflation, then, what will lead to inflation? An ordinary student of Economics, not an ordinary student of Economics, an ordinary citizen would realise that such a huge amount of levy cannot but be infaltionary. It will seriously affect the life of the people. As I said earlier, people's expectations have been belied. People expected a softer budget but a softer budget has not come to them. It also indicates even in the election year, the Government has

been compelled to levy such hefty taxes on the people. It indicates the depth of the economic crisis with which the country is faced. Even in the election year, they cannot spare the people. It indicates the depth of the crisis. So, sir, it is in this situation that the Railway Budget has come to the people. I do not like to elaborate this point further. The point is about the developmental activities and the expansion of the railways. Sir, if you look at the railways, according to the papers given to us, it is mentionend there as to what is the Seventh Five Year Plan allocation, how much has been spent, what are the backlogs. so much has been spent, everything is there in the papers and I am not going to discuss that. But the point is the pressure on the Railways is increasing. Nobody can deny it and as a result the Railways have to improve their activities also both in terms of carrying luggage freights and in terms of carrying passengers.

The Minister has said himself in both the Houses of Parliament that the railway activities have increased. It is bound to increase. It cannot be otherwise because if you do not increase the number of the trains, what will happen? The existing trains will be more crowded, people will travel on the roofs and in many places, people are travelling on the roofs. so, whether you increase the trains or not, people will have to travel because of the economic activities. A worker from Bihar, an ordinary poor peasant or an agricultural labourer from Bihar or eastern U.P. who has to work in Punjab or Haryana as an agricultural labourer, has to go, has to travel by train. He will go either on the roof or on the footboard or inside the train. There is no choice for him. So, this increase in passengers whether you like it or not, will go on. That is why the passengers are increasing and also the goods traffic and other traffic because of economic activities. You will have to send material and other things. That is good. Now, what I want to say is that the main part of expansion has not taken place at all. What is that? The increase in the length of the railway in kms. Minister has said that during the Seventh Five Year Plan, 0.9 per cent of the total railway track has been increased. It is extremely minimal. So many shcemes are taken up, so many foundation-stones have been laid for new railway lines and I feel when the elections would be nearer, some more foundation-stones would be laid for different railway lines becuause you see, it is all political. When the people agitate for a railway line, immediately, the Government comes up during the election year and either the Prime Minister or the Railway Minister goes and something is done, some foundation-stone is laid and they say, it will be done or at least up to the elction, it will remain and after that everything will be forgotten. Sir, I can cite a number of examples, how so many promises have been made for construction of new railway lines and all have been shelved and in this budget, there is no provision for them. I think even the foundation-stones have been taken out and sold. I can cite a number of examples. So, I would like the Government not to repeat these hoaxes. They should say what they can do and if something is not possible, they should say, this is not possible, so, I am not going to lay any foundation-stone, or this is possible and I am going to do something and I will finish it in three or four years. There should be a time-bound programme. But there are so many ongoing projects which have been ongoing for several years and what is the Budget allocation for them? Rs, 1,000/-, Rs. 2,000/- and Rs. 15,000/- which means nothing. Sir, I am not going to speak on West Bengal becuase I speak on behalf of the country. But I have my personal experience. There was a survey of a railway line between Belurghat and Eklakshi, an area in North Bengal. Survey party camp was established there.

A survey was conducted. I got a reply from the hon. Minister that a survey had been conducted and the money had been allotted. Later on, the entire survey party

[Shri Sukomal Sen]

was withdrawn. What for was it withdrawn and why was that work abandoned? Likewise, a number of instances can be cited how the Government has bungled and money has been wasted. This is one aspect of the matter. The other aspect is, even the developmental activities are not taking place uniformly throughout the country. There are serious regional imbalances in the Railways' developmental activities. Time will not permit. Otherwise, I can show zone by zone how some areas have been neglected. But I can very much tell you that at least in the north-eastern part of the country which is very sensitive and which contains many inaccessible parts, the railway system is really in a shambles. Not only in the north-eastern side, even in the eastern India, from Orissa onwards, the system is very bad and there is no expansion or developmental activity. I do not mind if something is done in Madhya Pradesh. I will only say that all States should come up at least as far as railway development is concerned. But some States are facing tremendous difficulties in regard to communication. Even road transport is very difficult there. People can expect the Railways to do something for them. But it is not being done. How to counter-act regional imbalances? That is to be seen. Today, in the country, forces of disunity and disintegration are raising their ugly heads. These regional imbalances, these disparities and these discriminations will encourage secessionist and separatist forces, forces of disunity. They will say that a particular part of the country is being neglected by the Government and this will arouse the backward sections of people in chauvinism and chauvinistic movement will develop in various parts of the country because of the discriminatory policy of the Government, the Railway Administration. So this aspect has to be looked into properly.

Coming back again to the levy, what is the total economic situation? In which background has the Government imposed this levy? Even after imposing the levy, the Government is not in a position to undertake those developmental pieces of work which are urgently necessary for different parts of the country in a situation when the Government has instituted the Indian Railway Finance Corporation. The Indian Railway Finance Corporation has already issued bonds in 1986 and 1987 and already collected about Rs.1000 crores. In the current year also, a huge amount has been floated. When the Corporation was instituted, it was done in the hope that with the money collected through this Corporation the Railways would be in a better position to undertake developmental activities. Apart from the bonds, the Railways have also gone for loan from the World Bank. More than Rs. 1000 crores have been taken as loan from the World Bank, the Asian Development Bank and several other foreign agencies. These loans added to the money collected through the Railway Finance Corporation become a huge amount. Despite that, the levy has been charged. Now, is it possible for me to conclude that the economic managment of the Railways is very efficient? It is not so. Somewhere, some lacuna is there. When the Railways have collected so much of money, why is the Government forced, compelled, to come to a situation where they have to collect again so much of money from the people by way of this levy?

The other point is about safety measures. It is not possible for me to deal with all aspects. I go to safety measures. In all these booklets Government has taken pride that they are giving the highest priority to safety measures as they cannot compromise with safety But what is the track record of the Government? I would just show you how jugglery of figures takes place. In the Year Book 1987-88 they have tried to show how the number of accidents has come down and how the number of deaths has also come down. But I want the figures

to be presented not in terms of the number of accidents because the figure of accidents includes many minor accidents where nobody is injured at all or a couple of people get only minor scratches. I want you to look at it in terms of the number of passengers killed and the number of passengers injured because in one accident itself there are occasions when several hundred people are killed and several hundred people seriously injured. So we should go by the number of people killed and of people injured, and not by the number of accidents. In 1985-86 number of deaths 77; number of injured 297. In 1986-87 deaths 114, injured 418. In 1987-88 deaths 103, injured 243. Government's claim is that the number of casualties has come down. But what was the figure in 1985-86? It was much lower than what it is now...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): What about the increase in the number of passengers travelled now? It has increased...

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: In fact, the percentage is coming down.

DR. BAPU KALDATE: Then we have to control the number of passengers so that deaths will be minimised.

SHRI SUKOMAL SEN: So you mean to say that the number of passengers is increasing and the number of deaths is keeping pace with it! For 1988-89 figures are not available here. But in July 1988 when the Island Express got derailed and fell into a river, according to unofficial estimates more than 300 people died and even according to official estimates more than 100 people died. So, in just one accident alone, even according to the statistics of the railway authorities more than 100 people died on the spot. If this type of accidents take place repeatedly, what will be the fate of Indian Railways? Ten accidents like this, your family planning programme will be so very successfully implemented by the Railways itself that your Health Minister will have nothing to do. The Railway Budget was presented on 23rd February when so many boastful claims were made, and just on the 26th, two railway accidents took place on the South-Eastern and Eastern Railway and the toll was 24 people dead on the spot and 90 injured on the South-Eastern Railway and a few people killed and some injured on the Eastern Railway. So if you take the total number of accidents, there may be a thousand minor accidents where a handful of people may only be injured but in major accidents, in just a couple of major accidents there may be hundreds of casualties which will be disastrous to the travelling public. In the whole Railway Budget I have not found a line on what the Government has done on the many recommendations of a member of Committee. On railway accidents there are voluminous reports of so many Committees like the Wanchoo Committee, the Sikri Committee, the Pande Committee, and so on. What has the Government done? They have made a number of suggestions What has the Railways done about them? How have the railway authorities acted upon those suggestions and recommendations? For what were these Committees constituted? These Committees made a number of recommendations and the Government owes a responsibility to Parliament to tell Parliament, to inform Parliament, to what extent those recommendations have been implemented.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: How many times we have informed the House!

SHRI SUKOMAL SEN: You are saying that you have informed the House many times. But accidents also have been taking place. Mr. Scindia, you stop the accidents and I will stop talking of those recommendations. If you cannot stop accidents, I cannot also stop talking of those recommendations. I also feel bored when we raise these questions again and

[Shri Sukomal Sen]

again. On the one hand, aircraft are crashing and, on the other, your trains are also crashing. So, where will the poor people go? How will we travel? When we travel by air, we remain in suspense as to whether we will land safely or whether we will land at all.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I travel by train as far as possible.

SHRI SUKOMAL SEN: Now, again we remain in suspense as to what will happen when we travel by train. It is because the track condition, the bridge condition, the rolling stock condition — all these are bad. Now, Sir, I would like to say something about track renewal only.

If you go through the earlier budget papers, you will see that it has been said that twenty thousand kilometres of track renewal would be completed by the end of the Seventh Five Year Plan period. In this Budget, the Minister has come out with the claim that track renewal will be completed by the end of the Eighth Plan period! Track renewal is such a vital problem for the Railways that without that you cannot ensure the safety of the railways, not to speak of increasing the speed of the trains. In the earlier budget documents you have said that the track renewal would be completed by the end of the Seventh Plan period and now you say that it would be completed by the end of the Eighth Plan period and, when the Eighth Plan would be completed, we would be told that it would be done in the next century!

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I think they have a full programme.

SHRI SUKOMAL SEN: Yes, if they continue in power. But if the people, after learning lessons from their experience, dislodge them and if a new Government comes, I do not know what will happen . Perhaps a better performance can be expected. But at least from this Government you cannot expect that by the end of this year any improvement can take place through them. That is the position now.

Coming to the other points, I will not dilate much on those points.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Your party has got 48 minutes and you have consumed 27 minutes.

SHRI SUKOMAL SEN: Twenty-seven minutes?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Yes.

SHRI SUKOMAL SEN: Still 21 minutes are left. But I am keeping it in mind. That is why I said that I am not going to dilate on all those points. Now, I come to the question of personnel factor.

Sir, In this Annual Railway Report and also in his Budget Speech, the honourable Minister has very much euologized the railway staff and officers. Very good. They deserve this euology. But the point is how much you have strained the railway personnel. While blaming the railway personnel for railway accidents by saying that the human factor is also there, then what is the position of the railway employees? What has the Minister said? The honourable Minister says that in the first three years of the Seventh Plan, transport of freight rose by about 27 per cent while the passenger-kilometreage rose by 19 per cent. These are the figures and I do agree. But what is the position of the staff? The staff position in 1984-85 was that it was about 16 lakhs, in 1985-86, it was again about 16 lakhs, and in 1987-88 also, it is again about 16 lakhs.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : That means effeciency has increased.

SHRI SUKOMAL SEN: Yes. He says also that productivity has increased by 22 per cent among the staff. Simply saying that staff productivity has increased by 22 per cent does not mean anything because the staff are being overstrained. You are getting more work done by the same staff.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): It can be both ways.

SHRI SUKOMAL SEN: No, Sir. We have our own experience. We know how the staff are treated. We have our own personal experience No. You are risking the lives of railway passengers. Not only that. By that the Government is also violating many safety provisions which are essential. Many such provisions are being violated. And what about the condition of the loco-running staff, which is very vital for railway running and for safety? They are overworked. The Government has not agreed to 10 hours' duty. They are made to overwork-12 hours, 14 hours. So there is over-strain. The hon. Minister says that they have very cordial industrial relations and he has stated how the relations are improving. Sir, we know. We are in the trade union movement. I do not know whether you are aware of it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): In my own home town there is a railway...

SHRI SUKOMAL SEN: Railway employees and workers are highly tortured and exploited. The whole railway bureaucracy do not listen. They do not try to understand anybody's problems. We have our personal experience. Even a petty officer like...

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Your problem is that our relations are cordial.

SHRI SUKOMAL SEN: Your relations are very cordial with a few people only, not all the railway employees. You recongnie only two railway federations. But for a number of railway unions which are unrecognied there is no negotiating forum. They cannot go to anybody. They cannot have their grievances ventilated. Even his party colleagues will agree how by confining recognition only to two railway unions they are depriving other unions which have representative character. Not only that. One thousand loco running staff is still out of service. What is their offence? This is how the railway authouities are dealing with the staff. Now they say that their staff relations are very cordial. These are not cordial. These are bitter. And if this bitterness continues, whatever development has to take place in the railways will be badly affected by the resentment of the staff and the grievances among the railwaymen.

Non, the Railway Minister is also trying to reap some political mileage so far as the non-Congress Governments are concerned. I want to talk about the whole of India. But I will also talk something about West Bengal. Sir, about the circular and metro railway what does the Minister say? He says that the State Government could not help the Railways by evicting the encroachments and hand over the land and so the work on these two projects has been hampered. Sir, does the Minister know that in Calcutta city about construction of metro railway what difficulties the State Government has to face, getting into litigation?

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV: It is only in Calcutta, nowhere else.

SHRI SUKOMAL SEN: Because of litigation the Government had to take a lot of trouble. Then he says that the State Governament could not help in removing the encroachments.

In regard to the Circular Railway, the State Government has repeatedly declared that they have removed all encroachments from the site of the Circular

[Shri Sukomal Sen]

Railway. Even after this declaration that all the encroachments have been removed, the Minister says in his speech that because of the failure of the State Government, they could not do much. How will they do it? What is the provision? The budget provision for Circular Railway is only Rs. 2 crores for this year. What will they do with Rs. 2 crores?

Leave alone Calcutta. Come to Madras. How has the language been couched here? In regard to the Madras Beach to Luz transis project, the work has been done commensurate to the funds available. It means that you have no funds. Whether there is encroachment or not, it is not the problem. The problem is the fund. Even if there is no encroachment, you don't have any funds and you can't do anything. Even if the encroachment has been removed...

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Encroachment has not been removed. I have no where mentioned the State Government.

SHRI SUKOMAL SEN: You have mentioned it in your speech. You are trying to reap a political mileage. You are playing politics in the budget

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Please read out my speech.

SHRI SUKOMAL SEN: "I had informed the House on several occasions in the past that the progress of the two projects in the Calcutta area has been hampered because of the delay in handing over of some critical plots of land needed for the Calcutta Metro Project and removing encroachment on the existing railway land required for the Circular Railway project".

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Where is the State Government?

SHRI SUKOMAL SEN: Who will remove the encroachment? You speak about removing encroachment. Who will remove the encroachment? It is the State Government.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I am very glad that the hon. Member has finally accepted it.

SHRI SUKOMAL SEN: You are taking political mileage. The State Government has removed the encroachment. Why don't you amend your statement? What you told is wrong. In your reply you tell the Parliament that encroachments have been removed.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: It has not been removed and the plots have not been handed over to us.

SHRI SUKOMAL SEN: Now he says: "Handed over". You have to see what the formalities are. You have Rs. 2 crores in your pocket. We would like to see what you do with these Rs. 2 crores. Next year you come to Parliament and tell us. Of course, I think that you will not be here next year.

I want to conclude by saying that the Railway Budget is an attack on the life and livlihood of the common people. It is an attack on the passengers. Without raising the passenger fare, they have taxed in different ways. Real expansion of the Railways has not been effected properly. I feel that some more funds should be collected from the Planning Commission for the Railways. The Planning Commission should see to it that some more funds are made available for the Railways. The Railways should also see to it that the developmental work takes place unformly in all the States and in all the regions of the county.

Sir, while concluding, I would like to give you one instance. It is not connected with the developmental work in the Railways. It is a humanitarian point. I would

like to draw your attention to it. The Party Congress of the CPM in Trivandrum ended on 1st January. Delegates were returning by Howrah-Cochin Express. A number of delegates were there, One of them was Shri Ratan Lal Brahman, an ex-M.P. He died on the way at Vijayawada. We searched for a coffin. The Railway authouities said that a coffin was not available. The dead body was put in the wagon. Rajahmundry station was informed to keep a coffin ready in the meanwhile. The train stopped at Rajahmundry station. The coffin was procured and the dead body was placed herein. Now, the Railway authouities have charged Rs. 250/- for the coffin. We can pay Rs. 250/-. Even I can pay it from my pocket. My point is that it is a humanitarian ground. A passenger-not just an ex-Member of Parliament-dies on the Railways. He dies and his people are charged Rs. 250/-for the coffin. What is this? At least they should be spared. There should be some humanitarian outlook in the Railways. I am telling this for future guidance. We do not know how many people will die on the Railway due to congestion, overcrowding and suffocation. But the Railways suould at least provide a coffin. Thank you.

डा० अबरार अहमद खान (राजस्थान): उपसभाध्यक्ष जी, मैं इस रेलवे बजट का स्वागत करता हूं और माननीय सिंधिया जी रेलवे मंत्री को इस बजट के लिए बधाई देता हूं । हमारे माननीय सदस्य ने अभी कहा कि यह बजट चालाकीपूर्ण बनाया हुआ बजट है । माननीय उपसभाध्यक्ष जी, एक समझदार आदमी ही चालाक हो सकता है, एक मूर्ख आदमी चालाक नहीं हो सकता । इस बात के लिए हमें गर्व है कि हमारे रेलवे मंत्री जी समझदार है और बड़ी समझदारी से हमारी रेलों को चला रहे है । अभी-अभी बड़ी चिंता कर रहे थे मेरे विपक्षी भाई कि अगर इसी प्रकार से चले तो उन्हें आशा नहीं है कि अगले साल हम यहां रहें या न रहें। उन्हें हमारी तरफ से दुबले होने की आवश्यकता नहीं है, वे अपनी फिक्र करें कि वे अगली बार यहां रहेंगे या नहीं रहे । यह हमें सोचना है कि हम यहां रहेंगे या नहीं रहेंगे। माननीय उप सभाध्यक्ष जी, मैं इस बात के लिए खुशी से रेलवे मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि इतना टिव एक्सपेंसेज़ बढ़ जाने के बावजूद परिचालन के बढ़ जाने के बावजूद आपने रेल मे किराया नहीं बढ़ाया और इससे खास तौर से जो मध्यम वर्ग है, गरीब वर्ग है इससे उसको काफी राहत महसूस हुई है, काफी मदद मिली है। जो मालभाड़े में वृद्धि की है उसमे भी इस बजट के अन्दर उन्होंने पूरा जो कन्ज्यूमर आइटम्ज़ हैं, मध्यम तबके के दैनिक उपयोग मे आने वाली वस्तुएं हैं उनके लिए पूरा ध्यान रखा है और उन चीज़ों मे पूरी तरह से छूट दी है चाहे उनके अन्दर खाने का नमक हो या फल और सब्जियां हों, गुड़ हो, खाद्य तेल हो, तिलहन हो, खली हो, चारा हो, पशुधन हो और अन्य वस्तुएं हों। तो इस बजट के अन्दर एक गरीब आदमी के लिए एक मध्यम वर्ग के लिए पूरी तरह से रियायत और सहायता देने की बात हमारे माननीय रेल मत्री जी ने सोची है और इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं। जो रियायतें मध्यम वर्ग के लोगो को दो वर्षो से दी जा रही थीं उनको उन्होंने चालू रखा है। जैसे उसके अन्दर खास तौर से युद्ध मे वीर गति प्राप्त करने वाले बहादुरों की विधवाएं, मूक और बधिर, किसान, अध्यापक, बच्चे, खिलाड़ी, संघर्ष में मारे गए पुलिस और भारतीय शांति सेना के जवानो की विधवाएं आदि हैं। तो यह एक महत्वपूर्ण रियायत है। इससे भी काफी रियायत मिली है। इसके साथ ही साथ इस बजट मे आपने बहुत सी नई रियायते भी दी हैं और उन नई रियायतो से हमारे बहुत से क्षेत्र ऐसे हैं जैसे खेल जगत है, खेल जगत मे खिलाड़ी का इससे काफी मनोबल बढ़ेगा, उत्साहवर्द्धन होगा। आपने खेल को प्रोत्साहन देने के लिए द्रोणाचार्य पुरस्कार प्राप्त करने वाले सभी व्यक्तियों को 50 परसेंट की रियायत दी है। रक्षा के क्षेत्र में हमारे सैनिकों के हौंसले बुलंद करने के लिए वीर चक्र व अशोक चक्र के पुरस्कार प्राप्त करने और मरने के बाद उनकी विधवाओं को 50 परसेंट की रियायत प्रदान की है। पुलिस प्रशासन के अन्दर सक्रियता बरतने के लिए जो भी पुलिस मे राष्ट्रपति पुलिस पदक तथा भारतीय पुलिस पदक प्राप्त करने वाले हैं उनको 50 परसेंट प्रतिशत की रियायत दी है। यह ऐसे क्षेत्र हैं जो पुलिस के अन्दर, सेना के अन्दर और खेल के अन्दर जो लोग हैं उनके हौंसले बढ़ायेंगे और इसके लिए उनको और उत्साहित करेंगे।

इसके साथ ही साथ इस बजट में जो एक विशेष बात है, आपने पहली बार इस तरह की बात की है कि जो हमारे वरिष्ठजन हैं, जो बुजुर्ग हैं, जो रिटायर हो जाते हैं और जिन को आयु 65 वर्ष हो जाती है जो आर्थिक दृष्टि से कमजोर हो जाते हैं और जिनको मैं यह कहता हूं कि मदद करने वाले बहुत कम मिलते हैं, आपने इस बजट में उनकी रियायत की बात सोची है कि जो भी 65 वर्ष से अधिक आयु के हो और जो 500 किलोमीटर से ज्यादा यात्रा पर जाएं उनको भी 25 परसेंट की रियायत देकर यह पहली बार इस प्रकार का कदम उठाया है । जबकि बुजुर्गों के बारे में आज तक कभी

[डा० अबरार अहमद खान]

किसी ने नहीं सोचा है जो कि 65 साल से ज्यादा उम्र के हो और हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने इस बात को सोचा कि उनको जो रियायत दी है, इससे जो हमारे बुजुर्ग हैं वे भी यह बात महसूस कर रहे हैं कि हमारे लिए भी कोई सोचने वाला और उनकी दशा को भी कोई देखने वाला है। वह एक ऐसी वायु है जिसमें कि उनकी आर्थिक स्थिति खराब हो जाती है।

इसके साथ ही साथ यह जो 15 नई रेलें चलाने का बजट के अन्दर हमारे माननीय मंत्री ने प्रावधान रखा है इसके लिए भी मैं उनको बधाई देता हूं । इससे हमारा विकास होगा, हमारे देश का विकास होगा । लेकिन इस जगह मैं एक विशेष बात अवश्य कहना चाहूंगा, क्योंकि मैं राजस्थान से संबंधित हू और इन 15 रेलों में से कोई भी रेल न तो राजस्थान से होकर गुजरी है और न ही राजस्थान में चलाई है । इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से अवश्य कहूंगा कि जब भी इस प्रकार की कहीं रेलों की बात आए या कहीं रूट बढ़ाने की बात आए तो सभी प्रदेशों को ध्यान में रखें और खास तौर से राजस्थान जैसा प्रदेश जो हमेशा सूखे से जूझता है और जिसमे कि अकसर सूखा पड़ता है । जिसके अन्दर 5 हजार 933 किलोमीटर लम्बी सीमा में से । हजार 70 किलोमीटर अन्तर्राष्ट्रीय सीमा है तो ऐसे प्रदेश के अन्दर रेलवे का विकास होना, रेलवे का होना बहुत जरूरी है । माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं यह बात कहना चाहूंगा कि अगर हमारे देश की मुख्य धारा के रूप में मैं बड़ी लाइन को राष्ट्र की मुख्य धारा कहूं तो कोई अतिश्योक्ति नहीं होगी । राजस्थान एक ऐसा प्रदेश है जिसकी राजधानी तक भी बड़ी लाइन से जुड़ी हुई नहीं है । मात्र तीन जिले भरतपर, कोटा सवाई माधोपर को टंच करते हुए बड़ी लाइन निकली है, जो जयपुर राजस्थान की राजधानी है उससे 132 किलोमीटर दूर सवाई माधोपुर से निकली है। मैं इस अवसर पर माननीय मत्री जी से यह भी कहना चाहूंगा हालांकि प्लानिंग कमीशन ने इस बात को मान लिया है और वहां इसका सर्वे चल रहा है। और वहां इसका सर्वे चल रहा है। लेकिन मैं आपसे आग्रह करना चाहूंगा कि इसको सिर्फ सर्वे तक सीमित न रखकर तत्काल वहां बड़ी लाइन का काम शुरू किया जाय, जिससे जो राजस्थान में आए वर्ष अकाल पड़ता रहता है, उसका सामना करने में सहायता हो सके और अंतर्राष्ट्रीय सीमा पर जिस प्रकार से आजादी के बाद दो बार इस सीमा पर युद्ध हो चुका है, सुरक्षा की दृष्टि से भी राजस्थान का विकास हो सके।

मान्यवर, इसके साथ ही साथ मैं एक महत्वपूर्ण बात की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि राजस्थान में बड़ी लाइन तो नहीं है, लेकिन उसके अलावा जहां छोटी और बड़ी लाइन का संगम स्थल है, सवाई-माधोपुर, वहां से काफी सुपर फास्ट ट्रेन गुजरती हैं, जैसे-राजधानी एक्सप्रैस, जम्मू-तवी एक्सप्रेस, सर्वोदय एक्सप्रेस । लेकिन यह ट्रेने यहां नहीं रुकती है । राजस्थान के लोग बड़ी लाइन में बैठकर भी उससे लाभान्वित नहीं हो पाते । जो बडी लाइन राजस्थान में होकर गुजरती है और जो छोटी लाइन-बडी लाइन का संगम स्थल है सवाई माधोपुर, वहां भी इन गाड़ियों के न रुकने से हम उन ट्रेनों को देख सकते हैं, उनमे बैठ नहीं सकते । तो कम से कम एक ऐसे स्टेशन पर, जहां छोटी और बड़ी लाइन का संगम-स्थल हो, इन रेलों को रोका जाना चाहिए ताकि कोई राजस्थान का निवासी अगर राजधानी में बैठना चाहे तो राजधानी में बैठकर बबई जा सके, अगर जम्मू-तवी में बैठना चाहे तो सवाई माधोपुर से बैठकर जम्मू जा सके और अगर अहमदाबाद जाना हो तो सर्वोदय में बैठकर वहां जा सके

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : भुवनेश चतुर्वेदी जी इसका विरोध करेंगे, अगर कोटा खड़ी नही करेंगे तो ।

डा० अबरार अहमद खान : नहीं, मैंने यह नहं कहा कि कोटा ने खड़ी की जाए , लेकिन एक ऐस जगह जहां हम बड़ी लाइन की जरूरत महसूस कर र हैं, कम से कम जहां बड़ी लाइन की गाड़ी नहीं है अं जहां छोटी और बड़ी लाइन मिलती हैं, वहां तो कम कम उन ट्रेनों को भले ही दो मिनिट के लिए या पां मिनिट के लिए रोकना हो, रोका जाय ताकि राजस्थान निवासी सिर्फ उन ट्रेनों की शक्ल ही न देखें बल्कि उन बैठकर लाभान्वित हो सकें।

इसी के साथ साथ मैं एक बात और कह चाहूंगा कि सवाई-माधोपुर से जितनी भी ट्रेने चलती उनमें एअर-कंडीशन की व्यवस्था नहीं है। जो ब लाइन के फ्रंटियर मेल या डीलक्स के यात्री ए कंडीशन से आते हैं, उन्हें सवाई माधोपुर आते राजस्थान में गरमी होने, राजस्थान के सूखाग्रस्त ह राजस्थान के रेतीले होने का आभास हो जाता है । एअर-कंडीशन से आने वाले पैसेजर्स जैसे ही राज में प्रवेश करते हैं, सवाई माधोपुर से आगे किसी भी में कोई एअर-कंडीशन नहीं मिलता । जो आदमी से आ रहा है, उसके आगे से आ रहा है, एअर-कर्ड का वह पैसा दे रहा है, उसको आगे सुविधा नहीं कम से कम सवाई-माधोपुर में, जहां से चार ट्रेन च हैं, एक-एक फ्रंटियर मेल के नाम से, एक-पांच बीकानेर एक्सप्रेस के नाम से, एक-सुबह छह बजे च है, एक-12 बजे चलती है, इनमे से कम से कम

या दो ट्रनों में एअर-कंडीशन के कोच लगें ताकि जो इतनी दूर से मुसाफिर एअर-कंडीशन मे आए हैं राजस्थान के अंदर, वह आगे भी एअर-कंडीशन में बैठकर प्रवेश कर सके और उन्हे इस बात का आभास न हो कि किसी रेतीले या किसी रेगिस्तानी क्षेत्र में आ गए हैं। चलती हैं, सब में कोयले के इंजन लगे हुए हैं, चाहे वह मेल हो या एक्सप्रेस हो । तो कम से कम सवाई माधोपुर से चलने वाली इन ट्रनों मे डीजल इंजन लगाए जाए । इसके अलावा एक बात बड़ी अजीब मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहूगा कि सवाई-माधोपुर से जयपुर के लिए चार ट्रेन चलती हैं, चारों जयपुर आने मे लगभग बराबर टाइम लेती हैं। हां, कोई मेल है तो वह 10 या 15 मिनिट पहले आ जाती है, एकाध स्टेशन ऐसा है जिस पर वह नहीं रुकती है और इसलिए उसका नाम मेल रख दिया है, लेकिन किराया उसका 16 /- रुपए रखा है, जब कि आर्डिनरी का 8 /- रुपए है यानी दस मिनिट की बचत के लिए 8 /- रुपए की जगह 16 /- रुपए मुसाफिर को देने हैं। तो इस तरह की जो बातें हैं, उनको भी देखा जाना चाहिए और इस तरह का जो किराए का अतर है, उसमें सुधार किया जाना चाहिए क्योंकि आम आदमी इसकी खिल्ली उड़ाता है, हंसी बनाता है कि क्या फर्क है उसमे और इसमें, यह भी ट्रेन साढ़े तीन घंटे लेती है और वह भी साढ़े तीन घंटे लेती है, बस एक स्टेशन पर वह नहीं रुकती है, उसकी जगह किसी सिग्नल पर रुक जाती है और समय लगभग बराबर हो जाता है । तो यह छोटी-छोटी सी बाते हैं, आशा करता हं माननीय रेल मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे। इसी के साथ, ही माननीय रेल मत्री जी ने जो इतना अच्छा बजट दिया है, उसके लिए दुबारा आपका स्वागत करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Do not speak more now. The reaction is very good. All right, thank you.

Yes, Mr. Vincent.

SHRI M. VINCENT (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, I welcome the Railway Budget with a mixed feeling. I am happy that the passenger fares have not been touched. But I am unhappy about the 11 per cent steep hike in freight rates. This 11 per cent hike would eventually pass on to consumers as 22 per cent price rise. This freight hike will have an impact also on the prices of essential commodities like suger, rice and wheat. I plead that the increase in freight rate for the essential commoditeis must be exempted.

Sir, the Minister was happy to announce 15 new trains. But he has not made us happy in Tamil Nadu, Karnataka and Kerala. Among the new trains, only one is touching Madras.

The holy train between Varanasi and Tirupathy should be extended to Kanya Kumari to satisfy the pilgrims. Kanya Kumari is a holy place, as important as Varanasi and Tirupathy.

The Commercial Operating Superintendent, Southern Railway, recently announced that a superfast day Express between Madras and Tirunalveli would be introduced shortly. This news item was given wide publicity in all regional newspapers. This is a matter of regret that this train did not find a place even in the cluster of 15 new trains announced.

The total route kilometres of railway lines in Tamil Nadu are fare below the national average. This year's budget does not give us anything substantial. Out of the total amount of Rs. 3450 crores being spent this year for different works, Tamil Nadu gets just Rs. 60 crores.

It is regrettable that the Dindigul-Maniyachi broad-gauge has not been given due consideration. Continued neglect and worst treatment has been meted out to the Karur-Dindigul-Madurai-Maniyachi-Tuticorin new B.G. line project, with the allotment further pruned to Rs. 4 crore in the new year from Rs. 6 crore in 1988-89. The Dindigul-Madurai-Maniyachi segment will get completed only during 21st century at this rate of funding.

A new major railway bridge across the river Vaigai at a cost of half a crore of rupees has already been completed and waiting for B.G. train. There, in Madurai B.G. line bridge, the bride is waiting for the groom. Now the bridge is ready and I would like to know when the train will

[Shri M. Vincent]

run. I request the Railway Minister to allot additional funds for Karur-Dindigul-Madurai-Maniyachi B. G. conversion so that the works may be completed early. Highest priority should be given to the pending projects before taking up any new projects.

Sir, the Railways budget has greatly disappointed the people of Tamil Nadu. As per the poor allocation of Rs. 9.85 crore, the Mass Rapid Transit System in Madras will not take shape during the 20th century. For the Metro Rapid Transit System in Madras, the project sanctioned in 1983-84 was estimated to cost Rs. 54 crores and the revised estimate was Rs. 105.59 crores. in 1987, and it may be completed at a cost of Rs. 200 crores. Unfortunately, the funds sanctioned are very low as Rs. 5 or Rs. 6 crore year by year from 1984. This is against the annual requirement of Rs. 25 to 30 crores. During the last six years' period, only an amount of Rs. 33 crores has been spent on this work. The present estimate indicates the need of another Rs: 72.59 crores for its completion. If the Government is alloting Rs. 9 crores in a year against a total estimate of Rs. 106 crores, it means it is just like interest or escalation cost. To ensure that the project is completed before 1990, several letters from late lamented Chief Minister Dr. MGR were written to the Prime Minister and to the Railway Minister. But response from the Government of India was not encouraging. Now, the present Chief Minister has also written a letter to the Prime Minister to allot additional funds to expedite the work.

There has been a suggestion from the Centre that the State Government should also share the expenses of the metro railways. How does this arise? Who is going to run the metro rail? Is it the State or the Centre? Is the income going to be shared with the State. The Tamil Nadu Government has already suffered its share in the acquisition of land costing nearabout Rs. 50 crores. There ends the matter and the State's role.

This budget has totally neglected Tamil Nadu. I condemn the meagre allocation for MRTS. Since it is a surplus budget, the Minister should consider allotting more funds for the speedy completion of the project.

During the year 1987-88, besides a Budget provision of Rs. 4 crores, a Plan allotment of Rs. 5 crores was also made. Likewise, besides a Budget provision of Rs. 9.85 crores, I expect that there would be a Plan allotment of Rs. 15 crores during this year for the Madras Rapid Transit Project. I would plead with the Government to act fast so as not to waste the national resources because of the delay in allotment. I would suggest that the hon. Minister should fix a time-frame for the completion of the project.

Another important aspect is the speeding up of the 119-up and the 120-down Nellai Express. A distance of 300 miles from Madras to Madurai is covered in 7 hours and 40 minutes by two super-fast trains, namely, the Vaigai and the Pallavan Express. But we have the Nellai Express which is running on the same track and it takes 15 hours and 40 minutes to cover a distance of 400 miles. It takes 11 hours and 40 minutes for the same 300 miles and 4 hours for the balance of 100 miles. Sir, in 1971, when I was a student of Layola College, Madras, the Nellai Express used to leave Madras Egmore at 18.50 hours, in the evening, and reach Tirunelveli at 8.30 hours, in the morning. But today, after a lapse of 18 years, with all the improvements and sophistication, the same train starts one hour earlier and reaches one hour late. See the improvement! Two more hours of travel time in eighteen years! This is the plight of the people in Tamil Nadu in regard to rail travel. This is the only train which covers 14 districts from the north to the south. If the Nellai Express is run at the same speed as the Vaigai and the

Pallavan Expresses from Madras to Madurai, the People of the southern districts of Tamil Nadu would be able to gain four hours. I, therefore, demand that the Nellai Expres should be speeded up with stoppages at Chingleput, Villupuram, Tiruchi and Madurai There are several other trains to serve the intermediate stations. On the Madurai-Tirunelveli segment, there could be limited stoppages. The total running time between Madras and Tirunelveli should be reduced by three hours.

Railway facilities in Kanyakumari District are in complete neglect both by the officials and the Government. The prime reason for this is that it comes under the Trivandrum Division. I would take this opportunity to list our grievances. There was a proposal to have a coach complex at a cost of Rs. 5.5 crores at Nagarcoil taking advantage of the availability of land and water. For this purpose, two years ago, Rs. 5 lakhs were allocated for preliminary work. But the DRM, Trivandrum, has not released the funds because the project is for Kanyakumari. I would request the Minister to initiate action against the DRM, Trivandrum, for locking up the funds and blocking the proposal.

Then, Sir, it has been announced several times that the Madras-Trivandrum Mail will be extended up to Kanyakumari and that it would be known as Madras-Kanyakumari Mail. Even though all other infrastructural facilities have been commissioned the mail train has not been extended. Because of the internal politics in the railway zonal office at Trivandrum, this move is purposely being delayed. I would request the Government to take action to extend the train up to Kanyakumari. From the point of view of integration of India—we say 'Kanyakumari to Kashmir-India is one'—the railways decided to originate and terminate the long-distance express trains at Kanyakumari. But what is happening now? Train No. 19-down and 20-up Madras Mail, train number 901-902 Vivekananda Express and 903-up and 904-down, Ahmedabad Express which were originating and terminating at Kanyakumari were shelved without assigning any reason.

At the Nagarcoil station, there has been no improvement in the yard facilities, the signalling system and the interlocking arrangements. The mechanical department has not been provided even with a hydraulic jack. Facilities for the running staff for night halt have not been provided. One more glaring neglect is in regard to the Island Express which originates at Kanyakumari. Only two berths are available for reservation at 4.00 P.M. be booked at Trivandrum. It is not only a neglect but it is an insult to the people of Kanyakumari district. For Jayanthi Janata a *status quo* of sixteen berths is maintained even though the train originates at Kanyakumari at present. Kanyakumari is having this fate only because it is attached to Trivandrum Division. Sir, I request the Minister to take necessary action to annex Kanyakumari district to Madurai division.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Mr. Minister take note. He is saying that there is a quota of only two berths in a train which originates from Kanyakumari. Only two berths can be booked from Kanyakumari and the rest are booked at Trivandrum *(Interruptions)*. After all, pilgrims go there.

SHRI M. VINCENT: Sir, as regards the safety aspect, automatic warning system should be introduced on a larger scale. The hours of duty must be strictly adhered to. Intermediate checks are necessary. Primary renewals are needed. Automatic signalling should be increased. There are more than 2 lakh casual labourers. These workers should be converted into full-fledged employees.

[Shri M. Vincent]

Sir, whenever a rail accident takes place, we indulge in comparison with the railways of foreign countries to satisfy ourselves. I would like the Government to compare the speed of the trains in foreign countries. Now in Japan Bullet train runs at a speed of 300 kms per hour. In Germany, Transrapid runs at 310 kms per hour. In France, Grande Vitesse runs at 380 kms per hour. I urge upon the Government to be realistic in its approach and being about a dynamic change to touch these speeds at least in the 21st century with high technology. With these words I conclude.

SHRI KAMALENDU BHATTACHARJEE (Assam): Respected Vice-Chairman, Sir, I take the floor to lend support to the Railway Budget of 1989-90. Sir, all the opposition Members, true to their tradition, have levelled their criticism against the Railway Budget. Some have even described the Railway Budget as the 'Madhya Pradesh Budget'. But, if you want to be correct and precise, I would like to say that this is not the objective assessment of the Budget, this is just a subjective assessment. We all look at nature. Some find, the nature is beautiful, some find that nature is not beautiful. In this connection, I would like to quote one famous line from Coleridge and I quote:

"We receive but what we give.
In our life alone does nature live.
Ours is her wedding garment, ours is her shroud."

If there is an objective element in our appreciation of the Railway Budget, if we judge this Railway Budget from an objective standpoint, we shall have to say that this Railway Budget is an understanding, an appreciation of the total national economic scenario. If we just view it in isolation, we will miss something of it. If we just consider this Railway Budget in the background of the total national economy, we will be able to know the real truth, not the partial truth, not the half truth, not the subterfuge. Sir, I would like to thank our hon. Prime Minister Rajiv Gandhi for reposing great confidence in our Railway Minister Madhavrao Scindia and I am very pleased to see that his policy of continuity has paid rich dividends to the Indians at large.

Sir, under the able stewardship and guidance of Shri Madhavrao Scindia, the Indian Railways have reached new heights in the fields of growth, stability and progress. No praise is enough for him. I must frankly admit that back in 1985, I was Mr. Scindia's admirer. Now, to quote George Bernard Shaw, in 1989, I am his "infatuated admirer". Though the Opposition leaders level much of criticism against him, yet they also, in the course of private discussion either in the lobby, or in the Cental Hall, give him much credit.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): They give him credit here also.

SHRI KAMALENDU BHATTACHARJEE (Assam): Reminded of what immortal K.L. Saigal used to sing: "only a child can create with one hand and break it with the other. An adult and matured person can never afford to do it." The hon. Members of Opposition, while criticising the Railway Budget, forget this simple aspect. We all demand more of railway lines; we all demand more of electrification; we all demand more of dieselisation. We want more passenger amenities; we want introduction of more trains; we want more renewal of rolling stock; we want more renewal of railway tracks. We want more facilities; we want pay hike for the railway employees. But we are all sore about the recent hike in the freight structure. Sir, I am glad to say here that in the course of a private discussion a few days back, even one of the most-efficient Ex-Finance Ministers of India remarked that Madhavraoji is the best Railway Minister he has ever seen because this

year too he has been able to give Rs. 1700 crore dividend to the Central exchequer. This speaks for itself and it is indeed a great achievement with regard to efficient management and better financial administration.

But, Sir, as representatives of the public whom we represent, what is the public attitude? The simple public attitude is, the least we get, the most we demand. The more we get, the more we demand. If we get the most, we suppose we might be demanding the least. In the words of Bertrand Russell, "change is the only unchanging thing in this constantly changing universe." Formerly there was a time when we all believed in the famous saying which I quoted yesterday also in the presence of the Prime Minister: "Figures do not lie" But now if you go by Irving Wallace's "R Document", you get a person saying: "Liars figures to suit their needs." "Figures do not lie"-- this old saying has become obsolete, has become back-dated. We have got a new saying in Irving Wallace's "R Document" -- "Liars figure to suit their needs". Sir, it is a question that we are always dissatisfied. Reason behind is also there. The rationale behind this is clear and compelling. To quote Robert Browning, "The petty done, and the undone vast". Our expectations are very high. We want this to be executed; we want that to be executed; and we find that it is not being executed. So we easily feel frustrated, we easily feel concerned and disappointed. But we should view the whole situation in its all-India perspective. We, as Members of Parliament, always try to fight for our zone. It is very natural that I fight for my North-east. He will fight for East India. Somebody else will fight for Maharashtra. But while fighting for this, we should not grudge what Maharashtra gets. I should not grudge what Tamil Nadu gets, I should not grudge what Kerala gets. I should fight for my State. I should not grudge if another State gets more. I think, as Members of Parliament, true to the tradition of keeping our national unity and integrity, we should not grudge it. We should fight for our States, we should fight for our regions.

Sir, while I travel on the trains of the Calcutta metro railway, I feel great pleasure.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Just a minute. May I have the permission of the House to request Shri Mostafa Bin Quasem to take the Chair?

HONOURABLE MEMBERS: Yes.

[The Vice-Chairman (Shri Mostafa Bin Quasem) in the Chair].

SHRI KAMALENDU BHATTACHARJEE: This is my maiden speech under his Vice-Chairmanship.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MOSTAFA BIN QUASEM): Thank you. Please continue.

SHRI KAMALENDU BHATTACHARJEE: When we travel by the metro rail way in Calcutta-it is the Vice-Chairman's home State--we really feel proud about what the Indian Railways have done. I must also give credit to the people of West Bengal in general and the people of Calcutta in particular, that they have kept such a very high standard of cleanliness in and around the metro railway. The railways alone would not have been able to maintain such a high standard of cleanliness. So, my special thanks to the people of West Bengal and the people of Calcutta for keeping such a high standard. But what I want to say is, this metro railway does not belong to my region or my zone or my State, but I am proud of it. When I travel by trains like the Rajdhani Express from Delhi to Bombay or from Delhi to Calcutta, or by the Pink City Express or the Taj Express, I really feel proud that we Indians have produced these trains and are maintaining them.

[Shri Kamalendu Bhattacharjee]

I may say that I have travelled the entire length and breadth of India, but I am sorry to say that I have not found one Indian because, whomever, I was asking, he was saying that he was either a Bengali or a Punjabi or a Tamil or a Telugu and nobody said he was an Indian. The railway is a case in point. The railway is a great unifier Each railway compartment is a mini India. That is why we find that whenever divisive and secessionist forces raise their heads, always it is the railway which is their first target. And my heart bleeds for the railway employee who died during the Bodo violence. My sincere condolences and sympathies to his family.

The railways have always done a lot for the promotion of sports. This year the railways have declared a lot of concessions for eminent personalities in the field of sports. I want more, because our Railway Minister, Mr. Madhavrao Scindia, is himself a very renowned sportsman; he represented his State in the game of Cricket. He is a very renowned sportsman and, under his guidance, the railways should do something--not only for its own employees They should start some scheme like "Catch them young", scout young talent and give them proper financial assistance so that they also can play their own part in the improvement of Indian sports.

I would like to thank and congratulate the honourable Railway Minister for the achievement of the NF Railway. Last year, Sir, due to the rainfall, National Highway No. 44 which links Assam and Meghalaya, Assam, Tripura, Mizoram and Manipur with the rest of India, this most important national Highway--you will be astonished to know--was closed for two months and 19 days. Something unheard of in history ! Such an important National Highway was closed for two months and 19 days. Generally it so happens that during the rainy season the railways become the first casualty and roads become the second casualty. But last year it was reversed. Thanks to the railway employees, the N.F. Railway, they worked round the clock. Right from the General Manager and high engineering officials down to the simple workman, everybody contributed his lot. Thanks to them, the life-line was not cut off except for a few days. I have already written a letter to the Prime Minister of India, appreciating the activities of the N.F. Railway, and I think that the Prime Minister has also informed them.

I want to convey my special thanks to the railway employees and also I want to convey my special thanks to the Railway Minister, Madhavraoji, for conceding to our demands for giving an A.C. sleeper from Silchar to Guwahati and also opening the railway refreshment rooms at Harangajao and Maibong in the hill section of Badarpur-Lalding.

I want to highlight in this connection some of the demands of the people of the North-East. I am not sure whether the figures available with me are correct or not. But I understand that Rs. 174 crores are required for completion of the jagigopa-Guwahati broadgauge line, and merely a paltry sum of Rs. 23 crores has already been sanctioned for this. Sir, I apprehend that with this sanction of such a paltry and meagre amount, this railway line might not be completed in this century Again, Sir, there should be a broadgauge line from Guwahati to Dibrugarh.

[**The Deputy Chairman** in the Chair].

Madam Deputy Chairman, alternative to the present hill section from Lalding to Badarpur, a survey has been conducted to have a broad gauge line from line from Lanka to Badarpur. This is the most important thing for the people of the area because you know that this route, this broad gauge line will help not only the people of Barak valley but also the people of Mizoram and Tripura to a great extent. There should be improvement in the present hill section. Already a survey

has been conducted to have a line from Jatinga to Harengajao. I want that the Railway Minister should give an assurance that this project would be immediately taken up for the benefit of the people of that particular area.

Sir, all the bogies, railway compartments which we find in our area are not at all good. Generally we had an understanding that sometimes high railway officials and high officials of other Central departments are sent to the North-Eastern area as a punishment. I wonder whether bogies are also sent there as a punishment. I do not know. But we are the worst sufferers. Whenever we board the trains, we find all the coaches and compartments are outdated. I demand that the Railway Minister should give his sharp and pointed attention to this aspect so that the facilities are improved.

Madam, the wagon carrying capacity should be increased. The Railways, have already claimed that they have increased it. But it must be increased to a great extent because we all know the gigantic public sector project, the Hindustan Papar Corporation at Pancharam is coming up, and when it will be producing to its installed capacity, everyday there will be great requirement of wagons. Especially during the rainy season every year, there is communication bottleneck. We remain cut off from the whole world for days together. There should be a buffer stock of foodgrains in the district of Cachar, in Tripura and also in Mizoram. For building up a buffer stock if this position of the wagon carrying capacity is not vastly improved, this will remain a handicap, and we will suffer permanently.

Madam, there are three new railway lines, Silchar-Jiribum, Lala-Bhairibi, Dharmanagar-Kumarghat. I urge upon the Railway Minister to complete within this year, 1989. The demand for this has been coming up every time in the past discussions on the Railway Budget. The Railway Minister knows it and he is also well-conversant with the fact that Silchar has to be made a model railway station. Efforts have already started. I demand that this project should be immediately executed. I also demand the repair and improvement of the KhataKhal bridge. The area nearby was threatened by erosion. Therefore, I want that the Railway Ministry takes up this project on a war footing, because there is a great danger of erosion of this particular area.

There are some hoardings all along the national highway route for the drivers. It reads: Be gentle on the curves. But there is a railway bridge very near Panchgram. Its curve is very dangerous and many accidents have occurred there. I would like the hon. Minister to give attention tc this aspect and alignment of this bridge that this dangerous curve should be straightened to avoid accidents.

Lastly I would like to draw the attention of the hon. Minister to another improtant aspect. In the Railway Budget there has been an eleven per cent hike in freight surcharge. Sir, even the Planning Ministry recognises that Assam falls within the special category States with regard to its planning. Therefore, it gives special concessions to the State of Assam. I would urge the Railway Minister either to exempt this 11 per cent hike in the surcharge on freight for the North-Eastern States or to slash down this hike considerably in our case to help the people of that area who are facing the bottlenecks for a long time for lack of communication—and, Madam, you also have personal knowledge about this. The whole hilly terrain and inaccessible areas are there. Therefore, The Railway Minister should consider this proposal sympathetically and exempt the whole amount of 11 per cent hike in freight surcharge or to slash down this surcharge considerably in our case so that people do not get affected adversely. For getting

[Shri Kamalendu Bhattacharjee]
supply of almost all commodities, we are depending on the Railways. There is no alternative means of transport as other States have. Therefore, I urge upon the Minister to consider this suggestion.

I would conclude by reciting an Urdu couplet for the hon. Minister.

बना के इस जहां को मिले गुलशन कर नही पाए
कांटे तो कुछ कम कर गये गुज़रे जिधर से हम।

उपसभापति: आपने रेल मंत्री जी के लिए अच्छा शेर कहा।

Now I have Mr. P. Upendra's name. He is not here. I don't think any of the Opposition members, who have given their names to speak, are in the house today.

SHRI BAIKUNTHA NATH SAHU (Orissa): I rise to support the Railway Budget for 1989-90. At the very outset I congratulate the hon. Minister for the performance of his Ministry in the movement of freight during the year 1988-89. But the hon. Minister has proposed a hike of 11 per cent in the freight rates in the Railway Budget for 1989-90. This will have a great impact on the economy of the country. This may lead to the increase in the prices of essential commodities. Therefore, I appeal to the hon. Minister to make some reduction in the rate of freight hike and see that prices of the essential commodities do not go up.

[The Vice-Chairman (Dr. R.K. Poddar) in the Chair.]

However, I thank the hon. Minister for having exempted freight hike from salt, fruits, vegetables, fodder for live stock, organic manures, oil seeds, oil cakes, edible oils and jaggery. Still I apprehend price rise of the essential commodities as it is seen from the explanatory proposal note of the Ministry for adjustments in goods freight rates for 1989-90. Here the freight charges of the essential commodities have been enhanced from 4 to 6 per cent and this enhancement of freight charges of the essential commodities need reconsideration.

Sir, railway is the life-line of the nation. Therefore, equal attention should have been paid in the development of railways in different parts of the country. Regional imbalance should be removed while new lines are sanctioned, new trains are introduced and funds allocated for the construction of sanctioned projects, particularly for the projects having economic importance. The Minister has stated in his budget speech about the introduction of 15 new trains. But it is unfortunate that not a single train is proposed to be introduced either in or through the State of Orissa. The State of Orissa is always neglected as far as Railways are concerned. Now, Orissa is having about 1900 kms of railway line of which about 1300 kms were constructed during the British rule and the rest in independent India. Still the railway network does not touch the interior areas of the State. The railway line crosses the State on its rim and, therefore its impact and opportunity is lost to the vast masses. It is often told that if the British had not felt the necessity of connecting Calcutta with Bombay in the West and Madras in the South, perhaps, occasion could not have arisen for laying railway line across the Western and Coastal Orissa. Those lines which were constructed since independence were laid for compelling economic reasons. I am giving one instance, how Orissa is being neglected in Railway. Jakhapura-Bonspani railway line is a sanctioned project. It has been divided into three phases. The first phase from Jakhpura to Daiteri opened for traffic in 1979.

[The Deputy Chairman in the chair]

The construction of the second phase and the third phase have not been started since then. The status of construction of Daiteri-Banspani rail line over a distance of about 146 kms is well known. It is one

of the instances where a project sanctioned by the Government of India was not taken up in the right earnest. The vast reserves of minerals and ores of Orissa have remained largely unexploited on account of absence or inadequate railway facilities. This line will not only open up one of the backward tribal areas of the country in the district of Keonjhar and Sundargarh of Orissa and Singhbhum district of Bihar but it will also provide access to Eastern M.P. The railway line will cater to the internal movement of coking coal from Paradip Port to Bokaro, rourkela and Durgapur steel plnats. There is further justification for construction of the railway line in connection with the proposal of an annual export of six million tonns of iron ore through Paradip port. It will be in the national interest to hasten the completion of this project. I urge upon the hon. Railway Minister to take immediate decision for completing the formalities including tying up of finance for early construction of this railway line.

Madam Deputy Chairman, now, I would like to speak a few words about some other lines in Orissa. The other important rail link for mineral traffic is the one which connects Talcher with Sambalpur. This again is a sanctioned project I am glad that the construction of this line has started. But the allocation made for this project is very inadequate. The pace of progress is very slow. God knows how many years it will take to complete the construction work if fund allocation is made at this rate. Early completion of this project is a prime necessity. I would request the hon. Minister for taking necessary steps to expedite the construction work.

Madam, a word about proposed Malkangiri-Jeypar rail link in Koraput district of Orissa. Koraput district of Orissa is one of the richest mineral-bearing areas of the country. Large reserves of limestone have been found in Malkangiri subdivision. Exploitation of these resources cannot be taken up unless they are connected by the railway. It is in this context, I urge upon the hon. Minister to implement the proposal to connect Malkangiri with Jeypur should be given urgent consideration. (*Time bell rings*). Madam, I am concluding. There has been persistent demand for the construction of a platform at Babil railway station. I request the hon. Minister to make necessary financial allocation to raise a platform at Babil.

Madam, the people of Keonjhar in Orissa as well as Singhbhum district in Bihar have been demanding the introduction of a passenger train between Tatanagar and Banspani. A double line is already existing there for the movement of freight. If a passenger train is introduced between Howrah and Banspani *via* Tata Nagar and *vice-versa*, thousands of passengers will travel every day on these trains. Therefore, I request the hon. Minister to examine the proposal and give due consideration in that regard. Madam, a large number of posts are lying vacant in different railway stations in Orissa. Those vacancies should be filled up immediately. Local candidates should be given priority in the appointment.

Lastly, Madam, I would like to request the Minister to improve the catering service in New Delhi-Puri trains. Most of the days Puri-New Delhi trains are reaching late. Punctuality should be maintained as far as possible. The passengers boarding the trains should have the rights and opportunity to reach destination in right time. I urge upon the Minister to take necessary steps to resume again services of a few trains connecting West Bengal to Puri in order to facilitate pilgrims to visit Lord Jagannath. Thank you, Madam.